# DIE EISENBAHNEN DEUTSCHLANDS:

...

Friedrich Wilhelm ¬von Reden

# Inhalts-Verzeichniß.

## Zweiter Abschnitt.

## Die Eisenbahnen in den einzelnen Staaten Deutschlands.

### II. Eisenbahnen im preußischen Staate, auch in den Herzogthümern Anhalt.

A. Im Allgemeinen.



* *

# Die preußischen Eisenbahnen.

## II. Eisenbahnen im Preußischen Staate, auch in den Herzogthümern Anhalt.

### A. Im Allgemeinen.

Daß Preußen eines vollständigen Eisenbahnnetzes zur Steigerung seines kommerziellen und industriellen Verkehrs, so wie zur besseren Vereinigung seiner zerstreuten Landestheile dringend bedürfe, darüber sind schon lange Zeit alle Stimmen einig gewesen. Preußen hatte das Glück, unter seinen Bewohnern hinreichenden Gemeinsinn, genügenden Spekulationsgeist und das erforderliche Kapital zu finden, um seit 7 Jahren mehrere große Eisenbahnstrecken theils vollendet, theils im Bau und in der Anlage gesichert zu sehen. Kein Staat auf dem festen Lande von Europa kann ähnliche Resultate aufweisen.

Die ersten Anlagen dieser Art hat es lediglich den Privatspekulationen zu verdanken, indem die Regierung, abgesehen von der indirekten Theilnahme des Staats an einigen dergleichen Unternehmungen als Aktionär durch die Königliche Seehandlung, nur Begünstigung im Gesetzgebungswege eintreten ließ. — Wir wollen die bis auf die jetzige Zeit erlassenen Verfügungen, mit Bezugnahme auf den ersten Theil und in der dort angewendeten Hauptreihenfolge, anführen und alsdann zu einem Schritte der Regierung übergehen, welcher zur Ausführung des großen Eisenbahnnetzes viel beigetragen hat und auch noch ferner dasselbe fördern wird.

### A. Konzessionirung, Statut.

1. Im Juli 1836 erschienen die allgemeinen Bestimmungen, welche bei denjenigen Eisenbahn-Unternehmungen, die für gemeinnützlich und zur Genehmigung geeignet befunden werden, den weitern Verhandlungen zur Vorbereitung der Allerhöchsten Bestätigung der Gesellschaft und Ertheilung der Konzession zu Grunde zu legen sind.
2. Am 3. November 1838 folgte das Gesetz über die Eisenbahn-Unternehmungen und insbesondere über die Eisenbahngesellschaften zum Staate und zum Publikum. (Siehe Theil I. S. 8—18.)

Mit Bezug auf dieses Gesetz sind nun mehre Ergänzungen und Erläuterungen erlassen worden.

a. ad §. 1. Zirkular-Reskript des Königlichen Staats-Ministeriums an sämmtliche Oberpräsidenten: betreffend die Prüfung der Anträge auf die Konzessionirung zu Eisenbahn-Unternehmungen.

Bei Berathung des in der Gesetzsammlung erscheinenden Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen ist es nothwendig befunden worden, in Ansehung der Prüfung der Anträge auf Konzessionirung von Eisenbahn-Anlagen gewisse allgemeine Grundsätze aufzustellen, um eine mehrseitige Erwägung dieser Anträge und der für die Ausführung der projektirten Unternehmungen etwa zu stellenden besonderen Bedingungen vorangehen zu lassen, bevor die Allerhöchste Genehmigung dafür nachgesucht wird.

Das Staats-Ministerium hat daher die Grundsätze und Gesichtspunkte, nach welchen die Prüfung solcher Anträge zu veranlassen ist, in einer von des Königs Majestät genehmigten Instruktion, vorbehaltlich der in einzelnen Fällen etwa zu ertheilenden besonderen Anweisungen, im Allgemeinen festgestellt. Von dieser Instruktion (Anlage A.) und der zur Erläuterung derselben beigefügten Bemerkungen erhalten Euer zc. in den Anlagen Abschriften zur gefälligen Kenntnißnahme mit dem Ersuchen, bei vorkommenden Fällen sowohl Ihrerseits danach zu verfahren, als auch die Regierungen demgemäß mit Anweisung zu versehen.

Ein Theil der in der Instruktion enthaltenen Bestimmungen erscheint, da solcher auch für das Publikum von Interesse ist, zur öffentlichen Bekanntmachung geeignet.

Es sind daher in der Anlage die zur Kenntnißnahme des Publikums zu bringenden Bestimmungen über die Begründung und Prüfung der Anträge auf Konzessionirung von Eisenbahn-Anlagen zusammengestellt worden.

Euer zc. wollen diese Bestimmungen sowohl durch die Amtsblätter, als durch die Zeitungen öffentlich bekannt machen und ein Exemplar der Bekanntmachung dem mitunterzeichneten Finanz-Minister einsenden, damit in vorkommenden Fällen darauf verwiesen werden kann.

Berlin, den 30. November 1838.

Das Staats-Ministerium.

A.

## Bestimmungen über die Prüfung der Anträge auf Konzessionirung von Eisenbahn-Anlagen.

§. 1.

Jeder Antrag auf Konzession für eine Eisenbahn-Anlage zur allgemeinen Benutzung wird an den Chef des Handels-Departements gerichtet.

Dieser Antrag muß durch den Nachweis der Nützlichkeit des Unternehmens begründet werden, dazu gehört, daß aus zuverlässigen Quellen, so weit sie zugänglich sind, die Erheblichkeit des jetzigen Verkehrs, des Personen- sowohl, als des Güter-Transports zwischen den durch die Eisenbahn zu verbindenden Punkten angegeben werde, und daß die hauptsächlichsten Gegenstände des Waaren-Transports bezeichnet werden. Außerdem ist die zu wählende Bahnlinie, so weit als nach vorläufiger Prüfung möglich, genau anzugeben, und die Motive, welche die Wahl bestimmt haben, seien es technische oder sonstige, sind vollständig darzulegen. Endlich muß durch Beifügung einer Skizze der Terrainverhältnisse unter spezieller Angabe der für die Bahn anzunehmenden stärksten Ansteigungen und des kleinsten Halbmessers der vorkommenden Krümmungen, so wie der Mittel zur Ueberwindung der hieraus, oder sonst aus den Terrainverhältnissen hervorgehenden Schwierigkeiten, die technische Ausführbarkeit der gewählten Linie ersichtlich gemacht und ein möglichst vollständiger Ueberschlag der Ausführungs- und Unterhaltungskosten beigefügt werden.

§. 2.

Von Seiten des Chefs des Handels-Departements wird zunächst die allgemeine Zulässigkeit des Unternehmens geprüft.

§. 3.

Ist solche nicht anzuerkennen, so wird derselbe den Antrag mit seinem Gutachten dem Staats-Ministerium vorlegen.

§. 4.

Im entgegengesetzten Falle kommunizirt der Chef des Handels-Departements den vorgelegten Entwurf dem Kriegs-Ministerium zur Erklärung über die Zulässigkeit und Zweckmäßigkeit der Bahn-Anlage in militärischer Beziehung und setzt alle übrigen Departements vorläufig davon in Kenntniß, daß die nähere Prüfung des gestellten Antrages durch die Provinzial-Behörden veranlaßt werden solle.

Wird hiergegen von Seiten eines andern Departements ein Bedenken gefunden, so ist darüber unverweilt dem Chef des Handels-Departements zum Zweck der weitern Erörterung Mittheilung zu machen.

§. 5.

Werden dagegen solche Bedenken nicht zur Sprache gebracht, so läßt der Chef des Handels-Departements den vorgelegten Antrag dem Ober-Präsidenten der Provinz zugehen, um solchen durch die Regierungen, welche dabei betheiligt sind, begutachten zu lassen und demnächst sein eigenes Gutachten zu erstatten.

Die Prüfung wird gerichtet:

1. auf die Erörterung der für die Nützlichkeit der Anlage angeführten Gründe;
2. auf die technische Ausführbarkeit des Unternehmens und die muthmaßliche Zulänglichkeit der angenommenen Kosten;
3. auf die demselben aus allgemeinen landespolizeilichen Rücksichten etwa entgegenstehenden Hindernisse;
4. auf die mit der nachgesuchten Konzession möglicherweise in Widerspruch tretenden Privatgerechtsame, besonders wenn dadurch Entschädigungs-Ansprüche gegen den Staat oder gegen die Gesellschaft begründet werden könnten;
5. auf die für die Feststellung der Bahnlinie oder für Veränderungen der in Vorschlag gebrachten, in Betracht kommenden partikulären Interessen;
6. auf die Solidität der an die Spitze des Unternehmens getretenen Personen;
7. auf die Vorschläge wegen Zusammenbringung der Fonds, wobei besonders die Maaßregeln zu berücksichtigen sind, welche zu nehmen sein werden, um einen Aktienschwindel zu verhüten;
8. auf die für den Verkehr wünschenswerthen künftigen Fortsetzungen der Bahn, auf die Wahrscheinlichkeit künftiger Zweigbahnen und auf die zur Erleichterung solcher Anlagen rathsam erscheinenden Vorbehalte.

Es bleibt den Regierungen dabei überlassen, in welcher Weise sie von Landräthen und von den Kommunal-Behörden größerer Orte, so wie von einzelnen durch Gewerbs- und sonstige Verhältnisse zu einem Urtheil der Sache berufenen Personen, Information einziehen wollen.

§. 6.

Melden sich während der Prüfungs-Verhandlungen andere Unternehmer für dieselbe Anlage oder für eine Fortsetzung und Erweiterung derselben, so ist auch die Prüfung solcher späteren Vorschläge zu veranlassen, damit von den gemachten Anerbietungen diejenigen gewählt werden können, welche dem allgemeinen Interesse am meisten zuzusagen scheinen.

§. 7.

Die an den Chef des Handels-Departements zurückgehenden Materialien werden den betheiligten Verwaltungs-Chefs mitgetheilt, denen es anheim gestellt bleibt, zur Vermeidung schriftlichen Votirens, ihre Referenten zur Prüfung der gemachten

Vorschläge zusammentreten zu lassen. Findet sich dabei ein erheblicher Mangel in den technischen und ökonomischen Grundlagen des Plans, so werden die Verhandlungen dem Chef des Handels-Departements wieder vorgelegt, um solchen ergänzen zu lassen. Erscheinen dagegen die Verhandlungen vollständig, so proponirt die Kommission die der Ausführung desselben zu stellenden speziellen Bedingungen.

§. 8.

Der darüber erstattete Bericht gelangt durch den Chef des Handels-Departements an das Staats-Ministerium, welches über die Zulässigkeit und Gemeinnützigkeit des Unternehmens berathet, und, wenn solche anerkannt wird, für die Ertheilung und Genehmigung an Se. Majestät berichtet.

§. 9.

Der Antrag an des Königs Majestät wird gerichtet:

a. auf die Ermächtigung zur Bildung einer Gesellschaft Behufs Ausführung des Unternehmens mit einem bestimmten Aktien-Kapital unter den allgemeinen, für derartige Unternehmungen festgestellten Bedingungen mit Hinzufügung der für den speziellen Fall etwa noch erforderlichen besonderen Bedingungen und Klauseln;

b. auf die Genehmigung zur Ausführung des Baues nach erfolgter Bestätigung des Gesellschafts-Statuts;

c. auf die Anwendbarkeit der gesetzlichen Bestimmungen wegen Expropriation auf das genehmigte Unternehmen.

§. 10.

Die Allerhöchste Genehmigung zur Anlage einer jeden Eisenbahn wird dem Statute der Gesellschaft, dessen weitere Kundmachung durch die Gesetzsammlung erfolgt, vorgedruckt.

Berlin, den 30. November 1838.

Das Staats-Ministerium.

b. ad §. 1. Reskript der Königl. Ministerien des Innern und der Polizei, so wie der Finanzen (Graf von Alvensleben) an den Königlichen Oberpräsidenten der Provinz Schlesien, die Einleitungen zu Eisenbahn-Unternehmungen und Aktienzeichnungen auf dieselben betreffend, vom 23. September 1840.

Da der §. 1 der Instruktion vom 30. November 1838 (Annal. S. 211) zur Begründung eines jeden Antrages auf Konzessionirung einer Eisenbahnanlage mancherlei, mit nicht unbeträchtlichen Kosten verbundene Vorarbeiten verlangt, auf deren Verausgabung Einzelne auf die Gefahr hin, daß dem Unternehmen hinterdrein die Genehmigung versagt würde, sich nicht füglich einlassen können, so liegt es, wie wir Ew. Excellenz auf den Bericht vom 24. v. Mts. erwidern, in der Natur der Sache, daß diejenigen, welche das Projekt einer Eisenbahnanlage auffassen, Behufs der Verfolgung desselben schon vor der Nachsuchung oder Erlangung der im §. 1. des Gesetzes vom 3. November 1838 gedachten landesherrlichen Genehmigung mit einer größeren Zahl von Interessenten zusammentreten, welche in Gemeinschaft mit ihnen, im Falle das Unternehmen Fortgang hat, als Aktionäre sich dabei betheiligen wollen und vorerst die Kosten der nöthigen Vorarbeiten aufbringen.

Es kann daher nicht wohl etwas erinnert werden, daß gleich von vorn herein Aktienzeichnungen eingeleitet werden, wie denn auch der §. 1 des Gesetzes vom 3. November 1838 dem nicht entgegensteht. Denn die darin enthaltene Anordnung, daß nach Ertheilung der landesherrlichen Genehmigung eine Frist festzusetzen sei, binnen welcher der Nachweis zu führen ist, daß das bestimmte Aktienkapital gezeich-

net worden, hat nur den Zweck, dafür zu sorgen, daß von den Antragstellern auf Grund der einmal erlangten landesherrlichen Genehmigung nicht auf unbestimmte Zeit hin, ohne daß das Unternehmen Fortgang nehme, ein Recht auf dessen Ausführung geltend gemacht, vielmehr, wenn sich keine hinlängliche Theilnahme findet, die landesherrliche Genehmigung außer Kraft gesetzt werden kann. Dem gemäß muß binnen einer gewissen Frist die vollständige Zeichnung des für erforderlich erachteten Aktienkapitals nachgewiesen werden; aber es wird hierdurch keinesweges ausgeschlossen, daß früher schon Aktienzeichnungen gesammelt werden, wie denn auch in dem Eingange des §. 1 ausdrücklich von den Anträgen einer „Gesellschaft" die Rede ist, also vorausgesetzt wird, daß schon vor Erlangung der landesherrlichen Genehmigung ein Verein von Theilnehmern zusammengetreten sei. Daß dergleichen Theilnehmer durch öffentliche Aufforderungen zu Aktienzeichnungen gesucht werden, scheint an sich nicht bedenklich zu sein; nur dürfen dergleichen Aufforderungen nicht durch unrichtige Angaben oder zweideutige Andeutungen das eigentliche Sachverhältniß verdunkeln und zu Voraussetzungen Anlaß geben, als ob es sich von bereits zur Ausführung genehmigten Anlagen handle, während das Projekt noch erst in der Vorbereitung begriffen und die Genehmigung noch erst auszuwirken ist.

In diesem Sinne ist in der von Ew. Excellenz in Bezug genommenen, aus Anlaß eines besonderen Falles erlassenen Bekanntmachung vom 14. Juni 1837 (Anlage a) vor Täuschungen durch Aufforderungen zu Unterzeichnung und Einzahlung auf Eisenbahn-Unternehmungen gewarnt worden. So fern aber das wirkliche Sachverhältniß so dargelegt wird, daß zu einer Täuschung kein Anlaß gegeben wird, findet es kein Bedenken, die Erlaubniß zur Veröffentlichung von Aufforderungen zu Aktienzeichnungen für Eisenbahn-Unternehmungen auch vor Erlangung der landesherrlichen Genehmigung zu ertheilen.

a. Bekanntmachung.

Es ist zur Kenntniß der unterzeichneten Ministerien gekommen, daß verschiedene sogenannte Comité's zur Unterzeichnung und Einzahlung auf Eisenbahn-Unternehmungen auffordern, deren Ausführung weder überhaupt genehmigt, noch dem auftretenden Comité zugesichert ist, weshalb denn auch von den konstituirten Aktiengesellschaften, deren jene Aufforderungen gedenken, noch nicht die Rede sein kann. Da unter solchen Umständen die angebotenen Aktien ohne allen Werth und nur geeignet sind, den Käufern Verpflichtungen aufzuerlegen, ohne daß Ansprüche und Rechte mit diesen verbunden wären, so finden sich die Ministerien veranlaßt, das Publikum auf die Täuschungen aufmerksam zu machen, welche aus dem Ankauf solcher Aktien entstehen könnten.

Berlin, den 14. Juni 1837.

Ministerium des Innern und der Polizei. Finanz-Ministerium.

(Ministerialblatt 1840. No. 722. S. 420.)

c. ad §. 1. Ferner nachstehende Bekanntmachung des Finanz-Ministers vom 14. Februar 1844, um vor dem Ankaufe von Aktien und namentlich solcher zu warnen, deren Eisenbahnen noch gar nicht konzessionirt sind:

Es sind in der neuesten Zeit auf mannigfache Eisenbahn-Projekte Aktien-Zeichnungen eröffnet und Promessen in Umlauf gesetzt, ohne daß den Unternehmern die Genehmigung der projektirten Eisenbahn irgendwie ertheilt oder verheißen wäre. Ich finde mich dadurch veranlaßt, das Publikum auf die Täuschungen und Verluste aufmerksam zu machen, welche aus dem Ankauf von Aktien-Promessen für dergleichen unbegründete Projekte hervorgehen können und bemerke zugleich, daß die Genehmigung für neue Eisenbahn-Unternehmungen, so weit solche nicht bereits erfolgt oder

zugesichert ist, vorerst im Wesentlichen auf die nach der Allerhöchsten Kabinets-Ordre vom 22. November 1842 (Gesetzsamml. S. 307) auszuführenden Hauptverbindungen beschränkt bleiben muß, und daß insbesondere für solche Projekte, welche in die Herstellung dieser Hauptverbindungen störend eingreifen, oder dieselbe erschweren und beeinträchtigen, die Genehmigung nicht erwartet werden darf.

d. ad §. 2. Reskript des Königl. Ministeriums des Innern und der Polizei an den Königl. Oberpräsidenten der Provinz Brandenburg und abschriftlich an das Königl. Ober-Zensur-Kollegium hierselbst, die Aufnahme der Eisenbahn-Aktien in die Börsen-Kours-Zettel betreffend, vom 14. März 1840.

Nach einer Benachrichtigung des Herrn Finanz-Ministers ist gegenwärtig von Sr. Excellenz gestattet worden, daß der Kours der Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Aktien, so wie der nach Einzahlung des vollen Betrages ausgefertigten Aktien der sonstigen inländischen Eisenbahn-Gesellschaften in die Kours-Zettel der hiesigen Börse aufgenommen werde. Ew. Excellenz ersuche ich demgemäß, den Zensor der hiesigen Kours-Zettel gefälligst mit Anweisung zu versehen.

(Ministerialblatt 1840. Nr. 208. S. 131.)

e. ad §. 2. Reskript des Königl. Justiz-Ministeriums vom 22. Dezember 1843 (I. 5705. S. 13. Vol. 4) an das Königl. Oberlandesgericht zu N., betreffend die Frage: ob die Aktien derjenigen Eisenbahnen, die zum Theil das Ausland, zum Theil das Inland berühren, wie die Berlin-Hamburger und Breslau-Dresdener Eisenbahn, unter den §. 1 des Gesetzes vom 13. Mai 1840 fallen oder nicht?

Der Justiz-Minister kann die Bedenken nicht theilen, welche nach dem Berichte des Königl. Oberlandesgerichts vom 14. November d. J. über die Frage entstanden sein sollen:

ob die Aktien derjenigen Eisenbahnen, die zum Theil das Ausland, zum Theil das Inland berühren, wie die Berlin-Hamburger und Breslau-Dresdener Eisenbahn, unter den §. 1 des Gesetzes vom 13. Mai 1840 fallen oder nicht?

Entweder nämlich erhält die Gesellschaft, welche den Bau einer solchen Bahn übernimmt, ein diesseitiges Landesherrliches Privilegium zur Ausreichung von Papieren auf jeden Inhaber, und wird durch ein Allerhöchst bestätigtes Statut als eine zum Bau der Eisenbahn berechtigte Gesellschaft nach dem Gesetze vom 3. November 1838 (Gesetzsamml. S. 505) anerkannt. In diesem Falle, welcher bei der Berlin-Hamburger Eisenbahn eintreten wird, ist es unzweifelhaft, daß die von der Gesellschaft ausgegebenen Aktien als inländische Papiere zu betrachten sind.

Oder es wird der Bau innerhalb Landes bis zu einem gewissen Punkte einer auswärtigen Regierung überlassen, sei es, daß diese selbst den Bau übernimmt, oder die Unternehmung einer Gesellschaft überträgt, wie dies z. B. rücksichtlich der Wegstrecke von Oschersleben nach Wolfenbüttel durch den Staats-Vertrag vom 10. April 1841 (Gesetzsamml. 1842 S. 51), rücksichtlich der Wegstrecke von Dresden nach Görlitz durch den Staats-Vertrag vom 24. Juli 1843 (Gesetzsamml. S. 403) geschehen ist. Alsdann ist es eben so unzweifelhaft, daß die auf die Eisenbahn sich beziehenden Papiere, sie mögen von der auswärtigen Regierung oder durch eine von ihr privilegirte Gesellschaft ausgegeben werden, ausländische Papiere sind.

Hiernach kann der Justiz-Minister keine Zweifel in der Sache finden, will aber, wenn sich deren in den Gerichten dennoch geltend machen sollten, ferneren Bericht erwarten.

(Justiz-Ministerialblatt 1843. Nr. 4. S. 7.)

e. ad §. 6. Reskript des Königl. Justiz-Ministeriums an das Königl. Pupillen-Kollegium zu N., daß Pupillen-Vermögen in Eisenbahn- und Prioritäts-Aktien weder angelegt werden dürfe, noch darin angelegt bleibe, vom 23. Mai 1842.

Dem Königl. Pupillen-Kollegium zu N. wird auf die Anfrage vom 10. d. M. in der S.schen Vormundschaftssache:

ob die zu dem Nachlasse des Vaters der Kuranden gehörigen Eisenbahn- und Prioritäts-Aktien mit Rücksicht auf den §. 159 des Anhangs zum Allg. Landrecht beibehalten werden dürfen?

Folgendes eröffnet.

Der Anhang §. 159 zum Allg. Landrecht bestimmt zwar, daß, wenn der Erblasser der Pflegebefohlenen Kapitalien auf Aktien solcher Institute belegt hat, welche durch ausdrückliche, von dem Könige selbst vollzogene Bekanntmachung, Darlehne von Privatpersonen aufzunehmen befugt sind, dergleichen Kapitalien, wenn sie auf Minorenne devolvirt sind, so lange stehen bleiben können, bis sich Gelegenheit findet, das Geld zu höheren Zinsen gegen gewöhnliche gesetzliche Sicherheit unterzubringen.

Bei dem Erlaß dieser, aus dem Reskripte vom 29. März 1796 entnommenen Bestimmung hat jedoch an die, unter ganz anderen Verhältnissen aus den industriellen Vorschritten der neuern Zeit hervorgegangenen Unternehmungen von Eisenbahnen, und die dazu gegründeten Aktien-Gesellschaften nicht gedacht werden können. — Der Justiz-Minister kann darum, in Ermangelung ausdrücklicher Allerhöchster Genehmigung, nicht gestatten, daß Pupillen-Vermögen in Eisenbahn- und Prioritäts-Aktien angelegt werde oder darin angelegt bleibe, da Eisenbahn-Aktien nur einen Titel zur Erwerbung eines Antheils an einem gemeinschaftlichen Eigenthum repräsentiren, und Prioritäts-Aktien weder mit einem Unterpfande noch mit einer Hypothek versehen sind, die ganze Sicherheit beider aber lediglich in der Rentabilität des Unternehmens besteht, wofür der Staat keine Garantie leistet.

Nach den bestehenden Gesetzen ist kein Pupillen-Kollegium befugt, ein Eigenthum zu erwerben, welches den Kuranden mit vielen tausend Miteigenthümern in Verbindung bringt, und auch nur ein Anrecht auf einen von mannigfachen Umständen abhängigen Ertrag gewährt, und eben so wenig eine Schuldforderung an sich zu bringen, welche jeder Real-Sicherheit entbehrt.

(Ministerialblatt 1842. Nr. 313. S. 233.)

*)

f. ad §. 8. Zirkular-Reskript des Königl. Geheimen Staats-Ministers und Chefs der 2. Abtheilung des Königl. Haus-Ministeriums an sämmtliche Königl. Regierungen, die Ueberlassung von Forst-Terrains zu Eisenbahn-Unternehmungen betreffend, vom 10. Januar 1841.

Nachdem ich mit den, von der Königl. Regierung (Potsdam) unterm 15. v. M. u. J. auf Veranlassung der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft gemachten Vorschlägen über das von den Eisenbahn-Gesellschaften beanspruchte Forst-Terrain in den wesentlichen Punkten einverstanden bin, darüber auch mit dem Königl. Finanz-Ministerio mich in Kommunikation gesetzt habe, so erscheint zur Abkürzung der vielfachen Korrespondenz mit den Direktionen der Eisenbahn-Gesellschaften und zur Re-

---

*) Die Allerh. Kabinets-Ordre vom 22. Dezember 1843, die Annahme der vom Staate garantirten Eisenbahn-Aktien als pupillen- und depositalmäßige Sicherheit betreffend, ist später unter dem Abschnitt: „Staatshülfe" angeführt.

gelung des, besonders für die Königl. Forst-Verwaltung höchst wichtigen und schwierigen Gegenstandes eine Zusammenstellung der Grundsätze und des Verfahrens erforderlich, deren Befolgung der Königl. Regierung obliegt und die nachstehend mitgetheilt werden.

Vor allen Dingen muß es die Königl. Forst-Verwaltung sich zur Regel machen, Holzbestände auf Antrag der Eisenbahn-Gesellschaft nicht eher abtreiben zu lassen, als bis die spezielle Feststellung der Bahnzüge durch das Königl. Finanz-Ministerium auf den bezüglichen Strecken unwiderruflich erfolgt und mit der Gesellschaft die zur Sicherstellung des Forst-Fiskus nöthige Vereinigung getroffen ist. Wegen des, als Ausnahme hiervon zu betrachtenden Aufhauens von Visirlinien zur Aufnahme der technischen Vorarbeiten ist bei mir mit näherer Angabe der Umstände von der Königl. Regierung jedesmal besonders anzufragen und dazu meine Genehmigung einzuholen. Anlangend die Feststellung der Bahnzüge, so sind seither besonders über die Breite des verlangten Terrains Differenzen vorgekommen, und hat es sich aus den bisherigen Verhandlungen für das beiderseitige Interesse als angemessen und zweckmäßig herausgestellt, bei den, die Königl. Forsten durchschneidenden Eisenbahnen die höchste Normal-Breite des zu den Bahn-Anlagen selbst erforderlichen Terrains auf 6 Ruthen oder 72 rheinländische Fuß anzunehmen. Nimmt eine Gesellschaft eine größere Breite in Anspruch, so muß die Nothwendigkeit derselben durch die besonderen Terrain-Verhältnisse an Ort und Stelle dargethan und darüber, bei mangelnder Vereinigung, unter gemeinschaftlicher Bearbeitung des Gegenstandes von den Abtheilungen des Innern und der Domainen und Forsten, die Entscheidung der Königl. Ministerien eingeholt werden. — Zu beiden Seiten des Bahnzuges wird ferner ein Sicherheits-Terrain festgestellt, welches die Eisenbahn-Gesellschaft nicht erwirbt, in dessen Benutzung aber der Fiskus zu ihren Gunsten besonders dadurch beschränkt wird, daß auf solchem Terrain nur jüngere Holzbestände bis zu 40, höchstens 50 Jahren erzogen werden dürfen. Die Breite dieses Sicherheits-Terrains, dessen Zweck hauptsächlich darin besteht, daß nicht Holz vom Winde auf die Bahn geworfen werden und dort nachtheilige Folgen haben könnte, richtet sich nach der Länge, welche die angrenzenden Holzbestände erreichen, und nach der Breite des zur Bahnanlage selbst erforderlichen Terrains, und wird, wenn nicht ungewöhnliche Verhältnisse eine solchen Falles anzuzeigende Ausnahme erforderlich machen, bei normaler Breite des letzteren auf 3 Ruthen zu jeder Seite der Bahn hiermit bestimmt, so daß das gesammte Terrain, welches von Königl. Forsten theils der Gesellschaft abgetreten wird, theils dem Fiskus unter Beschränkungen in der Benutzung verbleibt, überall die gleiche Breite von 12 Ruthen haben wird, und gegen die obigen Forsttheile durch einen von der Gesellschaft anzulegenden und zu unterhaltenden 6 Fuß breiten Graben, welcher unter den 12 Ruthen begriffen ist, abgegrenzt werden soll.

Was ferner die zur Sicherstellung des Forst-Fiskus nöthigen Vereinigungen mit den Eisenbahn-Gesellschaften betrifft, so wird als Regel angenommen, daß der Abtrieb und die Verwerthung der für die Zwecke der Gesellschaft zu räumenden Holzbestände der Forstverwaltung verbleibt; jedenfalls bedarf die ausnahmsweise Ueberlassung der Holzbestände qu. an die Gesellschaft meiner zuvor einzuholenden speziellen Genehmigung. Im Uebrigen werden zur Sicherstellung des Forst-Fiskus besonders folgende Punkte in Betracht zu ziehen sein:

1. Für das, nach der Abholzung in das Eigenthum der Gesellschaft übergehende Forstterrain hat selbige den von mir festzustellenden außerordentlichen Werth des Grundes und Bodens an die Königl. Kasse baar zu bezahlen, und sich solcher Festsetzung im Voraus zu unterwerfen, wenn sie die frühere Abholzung wünscht. Bei der Er-

mittelung des Bodenwerths gilt als Grundsatz, daß die Instruktion vom 28. Januar 1844 zur Waldwerthberechnung zur Anwendung kommt. Erscheint eine Ausnahme davon nothwendig, so hat die Königl. Regierung über die zum Grunde zu legenden anderweiten Prinzipien vorher zu berichten.

2. Zu der ad 1. gedachten Kapital-Entschädigung gehört auch diejenige Summe, welche, wenn eine andere Eintheilung der Forstschutzbezirke, und in Folge derselben eine bleibende oder vorübergehende Vermehrung der Forstschutzbeamten erforderlich sein sollte, für die dadurch der Forstverwaltung entstehenden Mehrausgaben zu berechnen ist.

3. Werden durch die Eisenbahn von den Königl. Forsten so schmale Streifen oder kleine Flächen abgeschnitten, daß die fernere Bewirthschaftung derselben als Forst nicht rathsam oder deren Beschützung verhältnißmäßig zu schwierig und kostspielig sein würde, und lassen sich diese Flächen zu ihrem vollen Werthe anderweitig nicht unterbringen, so muß die Gesellschaft diese für den vollen Werth mit übernehmen, solchen auch für dasjenige Terrain bezahlen, welches zu den Graben-Anlagen zwischen dem Sicherheits-Terrain und der Königl. Forst nach obigen Bestimmungen erfordert wird.

4. Alles Forst-Terrain erwirbt die Gesellschaft nur unter der Beschränkung, daß darauf für alle Zeiten keine andern Etablissements gegründet werden dürfen, als welche der eigentliche Betrieb der Eisenbahnen nach §. 8 des Gesetzes vom 3. November 1838 im öffentlichen, nicht aber im Privat-Interesse der Gesellschaft erfordert.

5. In Rücksicht der Beschränkungen, die der Fiskus in der Benutzung des Sicherheits-Terrains übernimmt, hat die Gesellschaft sich mit demselben für immer durch eine von mir festzusetzende Kapital-Entschädigung abzufinden.

6. Die Gesellschaft hat die Servitut-Berechtigten, und zwar in Beziehung auf das Gesammt-Terrain, noch besonders zu entschädigen, da es einleuchtet, daß in den schmalen Sicherheitsstreifen bei dem verkürzten Umtriebe keine erhebliche Weidenutzung mehr Statt finden kann.

7. Die Gesellschaft muß sich verpflichten, alle von der Forstverwaltung für nöthig erachteten Uebergänge anzulegen und für immer zu unterhalten, selbst wenn sich ein desfallsiges Bedürfniß erst nach Eröffnung der Bahn herausstellen sollte.

8. Dieselbe hat sich zum Schadenersatze gegen die Forstverwaltung für alle künftigen Fälle zu verpflichten, wenn in den Holzbeständen, in Folge des, bei deren Durchbrechung durch die Bahn den Stürmen erleichterten Einganges Windbruch oder von der Lokomotive ein Brand entsteht. Von dieser Verpflichtung befreit sie auch die Ausweisung des Sicherheits-Terrains nicht, da es einleuchtet, daß selbiges gegen die Gefahr in beiderlei Rücksichten keine hinreichende Sicherheit leistet.

9. Bei der durch die Bahnanlagen in den Forsten erschwerten Kontrole hat die Gesellschaft die Forstverwaltung bei der Verhütung etwaiger Waldfrevel der von ihr beschäftigten Personen nicht nur zu unterstützen, sondern sie auch zu verpflichten, Jeden, der eines solchen sich schuldig machen sollte, sofort zu entlassen.

Endlich hat die Eisenbahn-Gesellschaft

10. die vollständigste Entschädigung der Forst-Verwaltung in der Rücksicht zu übernehmen, daß selbige durch das Unternehmen genöthigt wird, außer ihren Forstbetriebsplänen Holzeinschläge zu machen, merkantil noch nicht haubare Hölzer zu verwerthen, junge Bestände abzuräumen und Kulturen zu vernichten, bei diesen ungewöhnlichen Holzeinschlägen und Abräumungen langer schmaler Streifen mehrere Kosten aufzuwenden und Ausfälle bei der Verwerthung zu erleiden. Sollten dem Forst-Fiskus außerdem noch andere Nachtheile aus der Anlage der Eisenbahn erwachsen, so bleiben auch diese demselben von der Gesellschaft zu vergüten. Da diese Schadloshaltung vorweg nicht zu berechnen ist, so muß sich die Gesellschaft im Voraus der

desfallsigen Schadenberechnung unterwerfen, so wie solche das Ministerium festsetzen wird. Wünscht die Gesellschaft, die Holzbestände auf dem Stamme zu übernehmen, so ist ein solcher Antrag sehr sorgsam zu erwägen, und wenn die Königl. Regierung ihn ausnahmsweise rechtfertigen zu können glaubt, hat sie darüber unter Beifügung gründlicher Taxen und Berechnungen an mich zu berichten.

(Ministerialblatt 1841 Nr. 59. S. 44.)

g. ad §. 8. Zirkular-Reskript des Königl. Geheimen Staats-Ministers und Chefs der zweiten Abtheilung des Königl. Haus-Ministerii an sämmtliche Königl. Regierungen, die Ueberlassung von Forst-Terrains zu Eisenbahn-Unternehmungen betreffend, vom 4. Februar 1841.

Nach der von Seiner Excellenz dem Herrn Finanz-Minister jetzt abgegebenen Erklärung wird das Königl. Finanz-Ministerium die Seitens desselben vorzunehmende Prüfung und Feststellung der Eisenbahnprojekte auf Festsetzung der Linien, in welchen die Bahnen auszuführen sind, so wie der Breite der Oberfläche des Planums und auf Genehmigung der Konstruktions-Verhältnisse beschränken. Dagegen werden die Ermittelungen und Bestimmungen darüber, welcher Grund und Boden zur Ausführung eines genehmigten Eisenbahnprojekts, nach Maaßgabe der Terrainverhältnisse an den einzelnen Stellen, nothwendig ist, damit die Oberfläche der Bahn in der genehmigten Linie bei entsprechender Böschung die bestimmte Breite erhalte, ferner die Entscheidung über das zu beiden Seiten der Bahn erforderliche Sicherheitsterrain, und endlich die Feststellung der Entschädigung für die abgetretenen Flächen, wenn eine desfallsige Vereinigung nicht zu Stande kommt, der Königlichen Regierung, als Landes-Polizeibehörde, nach Maaßgabe der §§. 8, 11 und 14 des Gesetzes vom 3. November 1838 überlassen bleiben.

Hiernach erleidet die General-Verfügung vom 10. Januar, in welcher die höchste normale Breite

a. des zu der Bahn selbst erforderlichen Forst-Terrains auf sechs Ruthen, und
b. des Sicherheitsterrains auf drei Ruthen zu jeder Seite der Bahn

festgestellt worden ist, in so fern eine Abänderung, daß, wenn über die Breite des abzutretenden Terrains mit der Eisenbahngesellschaft eine den Bestimmungen zu a. und b. entsprechende Vereinigung nicht herbeigeführt werden kann, und von der Domainen- und Forstabtheilung abweichend, Seitens der Regierungsabtheilung des Innern entschieden wird, nur an mich zu berichten und nähere Bestimmung darüber einzuholen ist, ob der Weg Rechtens betreten werden soll.

(Ministerialblatt 1841. Nr. 223. S. 152.)

h. ad §. 15. Allgemeine Verfügung des Königl. Justiz-Ministers an den Königl. General-Prokurator Biergans zu Köln über den Umfang der den Eisenbahn-Unternehmungen bewilligten Stempel- und Sportelfreiheit, vom 2. Mai 1839.

Ew. Hochwohlgeboren erhalten beigehend eine Abschrift der von dem Herrn Finanz-Minister an den Provinzial-Steuer-Direktor zu Köln, auf die Anfrage über den Umfang der Eisenbahn-Unternehmungen in dem Gesetze vom 3. November v. J., bewilligte Stempel- und Sportelfreiheit unterm 21. v. Mts. erlassenen Verfügung mit dem Eröffnen, daß ich mit der darin dem §. 15 des Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November v. J. gegebenen Auslegung auch in Betreff der Sportelfreiheit der gerichtlichen Verhandlungen, welche auf den Erwerb der dem Expropriationsrechte nach §. 8 jenes Gesetzes unterworfenen Grundstücke sich beziehen, überall einverstanden bin.

## Beilage.

Ew. Hochwohlgeboren eröffne ich auf die Anfrage in dem Berichte vom 5. Januar d. J., daß die Absicht des §. 15 des Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November v. J. keinesweges dahin geht, blos die Quittungen über die Vergütungssummen für stempel- und sportelfrei zu erklären, daß vielmehr alle auf die Grund-Erwerbung bezüglichen Verhandlungen stempel- und sportelfrei erfolgen sollen, so weit es sich von solchen Grundstücken handelt, für welche das Expropriationsrecht nach §. 8 in Anspruch genommen werden kann.

Auch ist es nicht beabsichtigt worden, diese Freiheit an das faktische Eintreten der Expropriation zu knüpfen, weil sonst die freiwillige Einigung sehr erschwert und die Dazwischenkunft der Behörden zur Regel werden möchte. Die Stempel- und Sportelfreiheit steht daher nicht allein den Urtheilen der Gerichte, wodurch die Expropriation ausgesprochen wird, so wie allen dabei vorkommenden gerichtlichen, notariellen und von Verwaltungsbehörden aufgenommenen Verhandlungen, sondern auch den im Wege der freien Uebereinkunft geschlossenen Verträgen zu, in so weit sie sich auf solche Grundstücke beziehen, hinsichtlich deren im Weigerungsfalle die Expropriation von der Gesellschaft in Gemäßheit des §. 8 l. c. in Anspruch genommen werden könnte.

Soweit hiernach eine nähere Instruktion der dortigen Gerichte erforderlich ist, wird diese Seitens des Herrn Justiz-Minister erfolgen.

Berlin, den 21. April 1839.

Der Finanz-Minister.

Vorstehende Verfügung nebst Beilage wird den sämmtlichen Gerichtsbehörden hiermit zur Nachricht und Nachachtung bekannt gemacht.

Berlin, den 2. Mai 1839.

Der Justiz-Minister.

(Justiz-Ministerialblatt 1839. Nr. 147. S. 165.)

**i. ad §. 15. Reskript des Königl. Justiz-Ministers vom 7. November 1843, die den Eisenbahn-Gesellschaften zustehende Stempel- und Sportelfreiheit betreffend, an das Königl. Kammergericht zu Berlin.**

Auf den über die Beschwerde der Direktion der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft wegen verweigerter Sportelfreiheit in der Prozeßsache des N. wider dieselbe erstatteten Bericht wird dem Königl. Kammergericht im Einverständniß mit dem Herrn Finanz-Minister Folgendes eröffnet:

Nach den Erörterungen, welche dem Gesetz über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 (Gesetzsamml. S. 506 flgd.) vorangegangen sind, ist bei dem §. 15 desselben beabsichtigt worden, allen Verhandlungen, welche durch die Veräußerung resp. durch die Erwerbung der, der Expropriation unterliegenden Grundstücke veranlaßt werden, die Stempel- und Sportelfreiheit zu bewilligen. Diese letztere beschränkt sich daher nicht blos auf die Verhandlungen, welche die Expropriation selbst betreffen, sondern erstreckt sich auf alle, durch die Veräußerung überhaupt hervorgerufenen Verhandlungen, mögen dieselben bei der eigentlichen Expropriation, oder erst nach und in Folge derselben entstanden sein.

Zu den letzteren gehören noch die Prozesse, welche durch die Unzufriedenheit der Grund-Eigenthümer mit der im Wege des Expropriations-Verfahrens ihnen festgesetzten Entschädigung hervorgerufen werden. Die dabei entstehenden Kosten müssen daher, so weit sie nach den gesetzlichen Bestimmungen der Eisenbahn-Gesellschaft zur Last fallen, niedergeschlagen werden.

Hiernach ist die Beschwerde der Direktion für begründet zu erachten und das hie-

sige Stadtgericht anderweitig zu bescheiden, auch in künftigen ähnlichen Fällen nach den vorstehenden Grundsätzen zu verfahren.

(Justiz-Ministerialblatt 1843. Nr. 171. S. 276.)

3. Ein Gesetz vom 30. November 1840 enthält Bestimmungen wegen Bestrafung der Beschädiger der Eisenbahn-Anlagen.

(Theil I. S. 18—19.)

4. Die Statuten der bereits in Thätigkeit befindlichen Eisenbahn-Gesellschaften, nämlich der Berlin-Potsdamer, Berlin-Anhalter, Berlin-Stettiner, Berlin-Frankfurter, Magdeburg-Leipziger, Magdeburg-Halberstädter, Oberschlesischen, Rheinischen, Düsseldorf-Elberfelder, Bonn-Kölner. Sie sind im Theil I. S. 20 angeführt, und muß nur noch nachträglich erwähnt werden:

Die Bestätigung des Statuts der Breslau-Schweidnitzer Eisenbahn-Gesellschaft erfolgte unterm 10. Februar 1843 (Gesetzsamml. 1843 Nr. 2329); die Bestätigung eines Nachtrages hierzu vom 11. Dezember 1843 (Gesetzsamml. 1844 Nr. 2428).

Ferner: Nachtrag zur Berlin-Stettiner Eisenbahn unterm 13. Februar 1843 (Gesetzsamml. Nr. 2337) und unterm 26. Januar 1844 (Gesetzsammlung 1844 Nr. 2426).

## B. Expropriations-Gesetze.

(Siehe Theil I. S. 35.)

## C. Bahnpolizei-Ordnungen.

(Siehe Theil I. S. 70.)

## D. Verhältniß zur Post.

(Siehe Theil I. S. 90.) Ferner:

Bekanntmachung des Königl. General-Postamts, die Beförderung von Estafetten und Depeschen auf Eisenbahnen betreffend, vom 28. Februar 1842.

Im Interesse der Absender und Empfänger von Estaffetten ist die Anordnung getroffen worden, daß, in so fern der Absender nicht ausdrücklich das Gegentheil verlangt hat, die Estaffetten-Depeschen in dem Falle auf den Eisenbahnen befördert werden sollen, wenn dadurch eine Beschleunigung zu erreichen ist.

Das Publikum wird hiervon mit dem Bemerken in Kenntniß gesetzt, daß für dergleichen Estaffettensendungen, außer der reglementsmäßigen Expeditionsgebühr und dem Bestellgelde, nur das tarifmäßige Porto für rekommandirte Briefe, nach Maaßgabe des Gewichts und mit Berücksichtigung des deklarirten Inhalts für die Strecke, auf welcher die Eisenbahn benutzt wird, zu entrichten ist.

Uebrigens behält es bei den bestehenden Vorschriften sein Bewenden.

(Ministerialblatt 1842. Nr. 68. S. 48.)

## E. Polizei über das Reisen.

1. Zirkulare des Königl. General-Postmeisters an sämmtliche im Inlande belegene Post-Anstalten, die Post- und Eisenbahnreisenden betreffend, vom 17. Dezember 1840.

Behufs der Gleichstellung der zur Reise aus dem Königreiche Sachsen nach den preußischen Staaten sich der Post-Anstalten bedienenden und der zu dieser Reise die

Eisenbahn benutzenden Personen, in Bezug auf die paßpolizeiliche Behandlung hat das Königl. Ministerium des Innern und der Polizei bestimmt, daß die bisherige Anordnung, wonach die Pässe der erstgedachten Reisenden an der Grenze zur Revision und Visirung vorgelegt werden mußten, bis auf Weiteres eingestellt werden solle.

Nach einer Mittheilung der Königl. Sächsischen Ober-Postbehörde wird auch von den Postreisenden aus Preußen nach Sachsen die Vorzeigung eines Passes an der Grenze nicht mehr gefordert.

Hiervon werden die Post-Anstalten in Kenntniß gesetzt.

(Ministerialblatt 1840. Nr. 849. S. 493.)

## 2. Zirkular-Verfügung des Königl. Ministeriums des Innern und der Polizei an die Königl. Regierungen zu Potsdam, Frankfurt, Liegnitz, Magdeburg und Merseburg, so wie in ähnlicher Weise an das Königl. Polizei-Präsidium zu Berlin, die Paß-Kontrole auf den Eisenbahnen betreffend, vom 10. Dezember 1841.

Aus der anliegenden, zur Aufnahme in das Amtsblatt bestimmten, Bekanntmachung (a.) ersieht die Königl. Regierung, welche Vereinbarungen mit den Königl. Sächsischen und Herzogl. Anhaltischen Gouvernements getroffen sind, um den Reiseverkehr auf der Berlin-Cöthen-Halle-Magdeburg-Dresden-Leipziger Eisenbahn sowohl zu Gunsten des Publikums durch ein bequemeres Legitimationsmittel zu erleichtern, als auch zu Gunsten der sicherheits- und ordnungspolizeilichen Zwecke einer ausführbaren Kontrole zu unterwerfen. Es ist dabei der Gesichtspunkt leitend gewesen, auf der ganzen Linie der gedachten Bahnen die Handhabung der Paß-Polizei nach denselben Grundsätzen zu regeln, theils um den Unterthanen der durch die Bahn verbundenen Staaten die Weiterungen der bisher für Reisen ins Ausland nothwendigen Legitimation zu ersparen und den Verkehr auf der Bahn ins Ausland gegenseitig dem Verkehr im Inlande gleichzustellen, theils um zu erreichen, daß die zur Beaufsichtigung dieses Verkehrs zu treffenden Einrichtungen in allen Beziehungen sich einander anschließend ergänzen.

Durfte, von diesem Standpunkt ausgehend, der Verkehr der gegenseitigen Unterthanen auf der Bahn als ein Verkehr im Inlande und deshalb im Allgemeinen als nicht paßpflichtig angesehen werden: so ergab sich doch sogleich, daß dies nur dann mit günstigem Erfolge für das reisende Publikum geschehen könne, wenn dafür gesorgt werde, daß die überall im Inlande leichter zu führende Legitimation mit gleicher Leichtigkeit auch im Auslande geführt werden könne.

Dies zu erreichen ist der Zweck der Paß-Karten, die demnach als ein allgemeines Legitimationsmittel der respektiven Landes-Unterthanen auf der ganzen Ausdehnung der ebengedachten Bahnen in Anwendung kommen sollen.

Die geringere Ausdehnung der Königl. Sächsischen und Herzogl. Anhaltischen Staaten zu beiden Seiten der Bahnen hat es zulässig erscheinen lassen, die Anwendbarkeit der Paßkarten für sämmtliche Einwohner der gedachten Staaten, so weit sie sich sonst nach §. 3 der Bekanntmachung dazu qualifiziren, festzustellen.

Im diesseitigen Staate sollen vorerst nur in den im §. 2 genannten Städten und landräthlichen Kreisen die Karten eingeführt werden, es bleibt jedoch vorbehalten, auch in einem größeren Umfange sie zur Anwendung kommen zu lassen, sobald sich ein Bedürfniß dazu herausstellen sollte, worüber seiner Zeit der Bericht der Königlichen Regierung erwartet wird.

Der §. 3 ergiebt, daß die Paßkarten nur ein Legitimationsmittel für solche Personen sein sollen, welche jetzt bei ihren Reisen im Inlande Pässe zu führen nicht

verpflichtet sind. Nur für diese polizeilich unverdächtigen Personen hat auf die Herstellung eines erleichterten Legitimationsmittels Bedacht genommen werden können. Der Zweck derselben würde daher sogleich vereitelt werden, wenn auch der Reiseverkehr der paßpflichtigen Inländer dieser Erleichterung theilhaftig würde. Es ist vielmehr die besondere Absicht der Einrichtung darauf gerichtet, durch die Beschränkung der Paßpflichtigkeit auf einen kleineren Kreis von Reisenden die Polizeibehörden in den Stand zu setzen, diesem eine desto größere und sorgfältigere Aufmerksamkeit widmen zu können. Die Königliche Regierung hat daher die Ihr untergebenen Behörden streng darin zu kontroliren, daß die Ertheilung der Paßkarten auf die im §. 3 genannten Personen beschränkt bleibe und ihnen für jeden Fall der unachtsamen oder leichtfertigen Uebertretung dieser Vorschriften eine Ordnungsstrafe bis zu fünf Thalern anzudrohen. Sie sind daher auch darauf aufmerksam zu machen, daß es hinsichtlich der jetzt für Reisen im Inlande paßpflichtigen Personen bei den bestehenden Vorschriften überall sein Verbleiben behalte, und daß das Publikandum sich allein darauf beschränkt, die Bestimmung des Paßgesetzes und der Paß-Instruktion rücksichtlich der Reisen in die Königl. Sächsischen oder Herzogl. Anhaltischen Staaten zu modifiziren.

Von den im §. 4 bezeichneten Paßkarten empfängt die Königliche Regierung beikommend:

— — Stück für die dortige Polizei-Direktion.
— — Stück für die Landräthe der betreffenden Kreise.
— — Stück für die mit der Ausfertigung von Paßkarten besonders zu beauftragenden Magisträte.

Es sind solche nach Maaßgabe des ungefähren Bedürfnisses an die gedachten Behörden zu vertheilen. Die Befugniß zur Ausfertigung derselben ist zwar im §. 4 denjenigen Behörden vorbehalten, welche zur Ertheilung von Ausgangspässen ermächtigt sind; es soll jedoch in dieser Beziehung lediglich dem Ermessen der Königlichen Regierung überlassen bleiben, zur Ausfertigung der Paßkarten die Magisträte aller Städte zu ermächtigen, welche den Eisenbahnen so nahe liegen, daß eine häufigere Benutzung derselben von Seiten der Stadtbewohner angenommen werden kann. Für die Bewohner des platten Landes erfolgt die Ausfertigung nur durch die landräthliche Behörde.

Die ausstellenden Behörden sind anzuweisen, über die Ausfertigung der Paßkarten ein besonderes Journal (Paßkarten-Journal) anzulegen. In dieses sind vorkommende Ausfertigungen unter fortlaufender Zahl einzutragen, und diese letztere selbst ist auf der Vorderseite der Karte zur linken Hand zu vermerken.

Das Paßkarten-Journal enthält demnächst folgende Rubriken:

1. Ausfertigungsnummer,
2. Namen des Empfängers,
3. Wohnort, mit dem Vermerke des Orts der Herkunft, wenn dieser von jenem verschieden ist,
4. Vollständiges Signalement des Empfängers,
5. Datum der Ausfertigung.

Da die Gültigkeit der Paßkarten auf das Kalenderjahr beschränkt ist, so wird das Paßkarten-Journal ebenfalls jährlich abzuschließen und für das kommende Jahr ein neues anzulegen sein.

Die für die Paßkarten aufkommenden Gebühren sind als ein abgesonderter Fonds zu berechnen und mit den Paßgebühren nicht zusammen zu werfen. Die Be-

stimmung über die Verwaltung derselben nach Vorwegnahme der Kosten für die Anfertigung der Karten bleibt für jetzt noch vorbehalten.

Von einem sich herausstellenden Mehrbedürfniß an Paßkarten ist zeitig Anzeige hierher zu machen, damit für die Anfertigung derselben unverweilt gesorgt werden kann. Tritt ein unvorhergesehener Mangel an Paßkarten bei einer Behörde ein, so müssen, bis demselben abgeholfen ist, Pässe ertheilt werden.

Um größere Sicherheit gegen Verfälschung und Nachmachung der Paßkarten zu erlangen, ist es vorgezogen worden, dieselben an einem Orte und ganz in derselben Weise anfertigen zu lassen. Die Behörden sind daher zu benachrichtigen, daß den diesseitigen die Königl. Sächsischen und Herzogl. Anhaltischen Paßkarten bis auf die Verschiedenheit der Wappen und Siegel im Aeußeren vollkommen ähnlich sehen.

Wie es mit denjenigen Personen gehalten werden soll, welche ohne Legitimation auf der Eisenbahn reisend betroffen werden, bestimmt der §. 5 der Bekanntmachung. Der Regel nach, d. h. wenn nicht die mangelnde Legitimation durch Karte oder Paß sofort und anderweitig ergänzt werden kann, und wenn nicht ungewöhnliche und entschuldigende Umstände eine ausnahmsweise Berücksichtigung des Falles motiviren, soll der Legitimationslose, ohne Ansehen der Person, dahin, woher er gekommen ist, zurückgewiesen werden. Diese strenge Bestimmung rechtfertigt sich genügend durch die große Erleichterung und Bequemlichkeit, welche in der Paßkarte für die Legitimationsführung gegeben ist, sie muß aber auch unnachsichtlich gehandhabt werden, wenn nicht der gehoffte Nutzen der neuen Einrichtung durchaus problematisch werden soll. Die Königliche Regierung hat daher die betreffenden Behörden anzuweisen, auf die pünktliche Ausführung der Bestimmung des §. 5 mit besonderer Aufmerksamkeit zu halten.

Personen, welche mit verfälschten Paßkarten oder mit solchen, die nicht für sie ausgestellt sind, betroffen werden, sind ohne Weiteres festzuhalten und am Betretungsorte mit der im §. 6 bestimmten Strafe zu belegen. Eine Fortsetzung der Reise, auch nach etwa bezahlter Strafe, ist denselben unter keinerlei Umständen zu gestatten.

Da die Paßkarte keines Visa's bedarf, so verbleibt sie, der Regel nach, in den Händen ihres Inhabers; es bedarf daher auch keiner Abgabe derselben beim Eintreffen der Reisenden in den Gasthöfen oder Privatwohnungen Behufs der polizeilichen Einsicht. Desto mehr erforderlich ist dagegen die scharfe polizeiliche Kontrole der Wirthshäuser und der von den Gastwirthen zu haltenden Fremdenbücher. Zu dieser sind die Polizeibehörden innerhalb des Bahn-Rayons erneuert und mit allem Nachdruck anzuweisen, und die Landräthe sind zu beauftragen, die Gensdarmen wegen Revision der Fremdenbücher in den Wirthshäusern und Gasthöfen, bei Gelegenheit ihrer Patrouillen, mit spezieller Anweisung zu versehen und ihnen zur Pflicht zu machen, jeden Fall zur Anzeige zu bringen, wo sie ein Fremdenbuch, welches nicht binnen längstens 8 Tagen von der Orts-Polizeibehörde revidirt worden ist, vorfinden. In solchem Falle ist alsdann die Versäumniß der Orts-Polizeibehörde durch Verweis, eventuell durch Ordnungsstrafen gebührend zu rügen.

Da es bei der großen Frequenz des Personen-Verkehrs auf den Eisenbahnen unausführbar gefunden ist, die Lösung der Passagier-Billets in allen Fällen von der zu führenden Reise-Legitimation abhängig zu machen, so hat auf ein anderes Mittel Bedacht genommen werden müssen, die Legitimation der mit den Eisenbahnen reisenden Personen zu kontroliren. Zu dem Ende sollen die Haupt-Personen-Transporte auf den Bahnen, welche vom Anfangspunkte bis zum Endpunkte derselben durchge-

hen, durch besondere Polizei-Beamten (Begleit-Kommissarien) begleitet werden, deren Bestimmung es ist, die Bahnreisenden in Bezug auf ihre polizeiliche Legitimation zu kontroliren. Mit diesen Begleit-Kommissarien treten die auf den Bahnhöfen aller einzelnen Stationsplätze zur Zeit der Ankunft und des Abganges der Bahnzüge fungirenden Beamten in die genaueste Verbindung, wie die Königl. Regierung dies aus den beiliegenden Instruktionen für die Begleit-Kommissarien und für die Stations-Polizei-Beamten entnehmen wird (Anlage b. und c.). Es ist daher erforderlich, auf allen Stationsplätzen für die gehörige Ueberwachung derselben zu sorgen, und sollen da, wo eine solche nach den Verhältnissen der betheiligten Kommune von derselben nicht möchte hergestellt werden können, vorläufig Gensdarmerie-Stationen dem Bedürfniß abhelfen. Es ist daher Anordnung getroffen worden, daß auf den Stationsplätzen Trebbin, Luckenwalde, Jüterbogk, Zahna, Grizehne, Schönebeck, vom 1. Januar pr. an, besondere Gensdarmerie-Stationen errichtet werden, und sollen der Königl. Regierung die für die in Ihrem Bezirke belegenen Stationsplätze erforderlichen Gensdarmen speziell überwiesen werden.

In den Stationsplätzen auf Königl. Sächsischem und Herzogl. Anhaltischem Gebiete sind die erforderlichen Anordnungen in gleicher Art bereits getroffen worden. In Bezug auf die Städte Wittenberg, Magdeburg und Halle, in denen es vorläufig an den Mitteln zur geeigneten Beaufsichtigung der Bahnhöfe nicht fehlt, bleiben die Verfügungen wegen der etwa noch zu gewährenden Aushülfe für jetzt noch vorbehalten.

Die Königl. Regierung hat demgemäß die erforderlichen Anordnungen zu treffen, die neue Einrichtung in ihrer Wirksamkeit und in ihren Resultaten aufmerksam zu beobachten; nach 6 Monaten Ihre Wahrnehmung darüber und Ihre etwaigen Vorschläge zu Verbesserungen einzuberichten.

a.

Verordnung, die Legitimationsführung bei Reisen auf den Berlin-Anhalt-Magdeburg-Leipzig-Dresdener Eisenbahnen betreffend, vom 6. Dezember 1841.

(Siehe Theil I. S. 99.) Hierzu:

α) Publikandum der Königl. Regierung zu Magdeburg vom 14. September 1842. I. 447, betreffend die Legitimationsführung bei Reisen auf der Berlin-Anhalt-Magdeburg-Leipzig-Dresdener Eisenbahn.

Die in unserm Amtsblatte vom Jahre 1841 unterm 21. Dezember v. J. publizirte Verordnung des Herrn Ministers des Innern Excellenz vom 6. ejd., betreffend die Legitimationsführung bei Reisen auf der Berlin-Anhalt-Magdeburg-Leipzig-Dresdener Eisenbahn, erhält nach den von den betheiligten Regierungen getroffenen Vereinbarungen folgende zusätzliche und ergänzende Bestimmungen:

Ad §. 1. Zu denjenigen Ausländern, welche, statt durch die sonst vorgeschriebenen Eingangspässe, zu Reisen innerhalb des §. 2 bezeichneten Bahnrayons jetzt durch Paßkarten legitimirt werden, gehören auch die Einwohner des Herzoglich Sachsen-Altenburgischen Staatsgebietes, so wie hinwiederum die Einwohner des diesseitigen Bahnrayons zu Reisen in das Herzogthum Sachsen-Altenburg durch die ihnen ertheilten Paßkarten legitimirt werden.

Ad §. 2. Der Bahnrayon wird ausgedehnt:

1) auf den ganzen Regierungsbezirk Magdeburg;
2) auf die landräthlichen Kreise Spremberg und Lübben des Regierungsbezirks Frankfurt;

er umfaßt außerdem, wie sich ad §. 1 ergiebt:

das gesammte Königreich Sachsen, sämmtliche Gebietstheile des Herzoglich Anhalt-Cöthenschen, Anhalt-Dessauischen und Anhalt-Bernburgischen Landes, und das ganze Herzogl. Sachsen-Altenburgische Staatsgebiet.

Ad §. 3.

1. Da Zweifel darüber entstanden sind, in wie fern die Ertheilung von Paßkarten an Studirende zulässig und wie weit dieselben durch die akademischen Erkennungskarten für legitimirt zu erachten, so wird darüber bestimmt, daß Studirende auf Grund der ihnen von der Universität ertheilten Erkennungskarten zu Reisen auf den Eisenbahnen nicht zugelassen werden können, da die Gültigkeit der Erkennungskarten auf den Universitätsort beschränkt bleibt; zur Ertheilung einer Paßkarte an Studirende bedarf es aber in jedem Falle eines besonderen Attestes des Universitäts-Bevollmächtigten.
2. Unselbstständigen Familiengliedern können auf den Antrag des Vaters oder des Vormundes nur dann Paßkarten ertheilt werden, wenn dieselben das 18. Lebensjahr bereits zurückgelegt haben.
3. Ein Gleiches gilt von Handlungsdienern, denen auf besonderen Antrag der Prinzipale Paßkarten ertheilt werden. Bei der Ausstellung solcher Karten ist überdies jedesmal der Name des Prinzipals oder des Hauses, für welches der Kommis die Reise macht, unter dem Namen des Inhabers zu bemerken. Auch sind die Prinzipale auf den Mißbrauch aufmerksam zu machen, der mit solchen Karten getrieben werden kann, wenn dieselben nach zurückgelegter Reise und noch mehr, wenn dieselben nach dem Austritt aus dem Geschäft in den Händen des Kommis verbleiben.

Ad §. 4. Die von den Herzogl. Sachsen-Altenburgischen Behörden ertheilten Paßkarten, welche seit dem ersten d. M. ausgestellt werden, gelten ausnahmsweise bis zum letzten Dezember 1843. Hinsichtlich der diesseits ertheilten Paßkarten bewendet es dagegen bei der Vorschrift vom 6. Dezember v. J., wornach die Gültigkeit derselben auf das laufende Kalenderjahr beschränkt bleibt.

Indem wir diese Bestimmungen zur Kenntniß der betreffenden Behörden und der Eingesessenen unseres Departements bringen, bemerken wir, daß wir außer den in unserer Bekanntmachung vom 21. Dezember v. J. namhaft gemachten Kreis- und Ortsbehörden jetzt auch noch zur Ausfertigung der Paßkarten ermächtigt haben:

Die Herren Landräthe der Kreise: Halberstadt, Neuhaldensleben, Stendal, Salzwedel, Gardelegen und Osterburg;

Den Regierungs- und Polizeirath Stiehler zu Wernigerode für die Bewohner der ihnen anvertrauten Kreise;

Den Ober-Bürgermeister von Brinken zu Halberstadt, die Magisträte zu Osterwieck, Hornburg, Derenburg, Neuhaldensleben, Stendal, Tangermünde, Salzwedel, Gardelegen, Oebisfelde und Seehausen an der Aller,

für die Bewohner ihrer Stadt.

(Magdeburger Amtsblatt 1842. Nr. 39. S. 360.)

*β.* Bekanntmachung der Königl. Regierung zu Potsdam, die verfügte Ausdehnung der Paßkarten-Legitimation für Reisende auf den Eisenbahnen betreffend, vom 19. September 1843.

Die Verordnung des Königl. Ministeriums des Innern vom 10. Dezember 1841 (Amtsblatt Nr. 336), betreffend die Legitimationsführung bei Auslandsreisen auf den Berlin-Anhalt-Magdeburg-Leipzig-Dresdener Eisenbahnen hat als den Bahn-

rayon im diesseitigen Regierungsbezirk für die Einführung der angeordneten Paßkarten die acht Kreise:

Niederbarnim, Oberbarnim, Beeskow-Storkow, Jüterbogk-Luckenwalde, Zauch-Belzig, Osthavelland, Westhavelland und Teltow, einschließlich der Städte Potsdam und Brandenburg,

bezeichnet.

Nachdem nunmehr auch die Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Stettin vollständig hergestellt, und überhaupt der Eisenbahnverkehr erweitert worden, hat das Königl. Ministerium des Innern mittelst Erlasses vom 4. d. M. dem Rayon für die Paßkarten-Ertheilung zur Ausgangs-Legitimation auf den erstgedachten Eisenbahnen die weitergehende Ausdehnung auf den ganzen Potsdamschen Regierungsbezirk und auf angrenzende Departements gegeben.

Im Verfolg unserer Bekanntmachung vom 15. Dezember 1841 (Amtsblatt Nr. 261) und vom 20. September 1842 (Amtsblatt Nr. 206) bringen wir hiermit die vorbestimmte Erweiterung des Bahnrayons auf die sechs übrigen landräthlichen Kreise:

Ost- und Westpriegnitz, Ruppin, Templin, Prenzlau und Angermünde im diesseitigen Departement,

zur öffentlichen Kenntniß. Die Befugniß zur Ausfertigung der Paßkarten ist den Herren Landräthen dieser Kreise beigelegt, und außerdem ertheilen wir eben diese Befugniß, theils wegen des entfernteren Sitzes des Landrath-Amts, theils wegen der näheren Verbindung mit Eisenbahnlinien,

auch den Magisträten der Städte Wittstock, Neu-Ruppin, Spandau, Köpenick, Bernau, Neustadt-Eberswalde und Schwedt.

Die betreffenden landräthlichen und Stadtbehörden werden von uns mit den auszufertigenden Formularen der Paßkarten nach dem Bedarf versehen werden. Im Uebrigen verbleibt es durchgehends bei den Bestimmungen der obgedachten früheren Bekanntmachungen, sowohl über die anderen, zur Ausfertigung der Paßkarten im diesseitigen Departement autorisirten Behörden, als über das grundsätzliche Verfahren in der Sache, und über den Umfang des auf die Nachbarstaaten sich erstreckenden Bahnrayons, welcher übrigens auch auf den ganzen Merseburger und Frankfurter Regierungsbezirk, statt der in jenen Bekanntmachungen bezeichneten Theile dieser Departements, und auf den ganzen Stettiner Regierungsbezirk nunmehr ausgedehnt ist.

### b.

### Instruktion für die Beamten zur polizeilichen Begleitung der Personentransporte auf der Eisenbahn von Berlin nach Leipzig.

(Siehe Theil I. S. 100.)

### c.

### Instruktion für die zur polizeilichen Beaufsichtigung der Eisenbahn angestellten Polizeibeamten.

§. 1.

Auf denjenigen Stationsplätzen und Bahnhöfen, wo die Erheblichkeit des Verkehrs solches erfordert, soll eine Stunde vor Ankunft und Abfahrt der Personalfahrten ein Beamter der betreffenden Lokalpolizei vorhanden sein.

§. 2.

Der Stations-Polizeibeamte beobachtet vor der Abreise des Dampfwagens die zur Mitreise sich versammelnden Personen und befragt diejenigen, welche zu einem

Zweifel an ihrer Unverdächtigkeit Anlaß geben, nach der erforderlichen Reiselegitimation. Diese letztere ist nach dem Paß-Edikt, der General-Paß-Instruktion und insonderheit nach der Verordnung, betreffend die Legitimationsführung auf der Berlin-Anhalt-Magdeburg-Leipzig-Dresdener Eisenbahn vom 6. Dezember 1841 zu prüfen.

§. 3.

Die Fälle, in welchen die Stations-Polizeibeamten der Eisenbahnen zur bloßen Zurückweisung und Ausschließung von der Reise, oder aber zur Verhaftung und Ueberweisung an die Orts-Polizeibehörde schreiten müssen, lassen sich zwar nicht im Voraus speziell angeben, vielmehr muß in diesen Beziehungen das Verfahren ihrer umsichtigen Prüfung und Beurtheilung überlassen bleiben. Als bleibende Gesichtspunkte ihres Verfahrens dienen jedoch folgende Andeutungen:

1. Personen, welche sich auf Erfordern weder durch Pässe, noch durch Paßkarten, oder auf andere glaubwürdige Art als diejenigen, wofür sie sich ausgeben, auszuweisen vermögen, müssen von der Reise mit den Eisenbahnen zurückgewiesen werden.
2. Dagegen sind Personen:
   a. welche bei der Legitimationsprüfung dem Polizeibeamten die in den Grenzen seines Amts verlangte Auskunft beharrlich verweigern;
   b. welche Legitimationspapiere vorzeigen, die auf einen andern Namen lauten, als den der Reisende führt, oder die ein zu dem Inhaber der Papiere durchaus unpassendes Signalement enthalten;
   c. welche offenbar verfälschte, radirte, oder bis zur völligen Unleserlichkeit unkenntlich gemachte Legitimationspapiere vorzeigen;
   d. welche im Besitz beschränkter Reiserouten und von der ihnen vorgeschriebenen Tour erheblich abgewichen sind;
   e. welche, steckbrieflich verfolgt, zur Verhaftung ausdrücklich aufgegeben, oder von einer öffentlichen Behörde als verdächtig und gemeinschädlich bezeichnet sind;
   f. so wie alle Diejenigen, deren Aeußeres darüber keinen Zweifel läßt, daß sie zu den Vagabunden, umherschweifenden Freiknechten oder Bettlern gehören;

   sofort anzuhalten, und der Orts-Polizeibehörde zur weiteren Verfügung zuzuführen.

§. 4.

Da nach den allgemeinen Paßvorschriften Inländer bei Reisen innerhalb Landes nicht unbedingt paßpflichtig sind, so kann auch nicht paßpflichtigen Inländern, insonderheit den nächsten Anwohnern der Eisenbahn, welche, wie z. B. die Landleute beim Besuch der nächstgelegenen Stadt oder des Wochenmarkts, sich der Bahn nur auf kürzere Strecken bedienen, ausnahmsweise das Reisen auf der Eisenbahn ohne Paß oder Paßkarte gestattet werden; jedoch nur, in so fern sie sich anderweit auf glaubwürdige Weise, als für die öffentliche Sicherheit nicht bedenklich, hinreichend ausgewiesen haben. Sie sind indessen, wenn sie ins Ausland reisen wollen, darauf aufmerksam zu machen, daß sie sich der Gefahr aussetzen, im Ausland unlegitimirt zu erscheinen und nach den dort gültigen Paßgesetzen behandelt zu werden.

§. 5.

Bleibt dem zur Beaufsichtigung des Bahnhofes bestellten Polizeibeamten darüber, ob ein Reisender sofort zurückzuweisen, anzuhalten oder zu verhaften sei, ein Zweifel, weil er zur nähern Prüfung der Verhältnisse wegen der Nähe der Abfahrt des Dampfwagens nicht Zeit genug behält, so hat er einem solchen Reisenden die

Weiterreise zwar zu gestatten, jedoch die über dessen Verdächtigkeit entstandenen Vermuthungen dem polizeilichen Begleitsbeamten des Wagenzuges mitzutheilen, damit Letzterer an dem Orte, wo der Reisende die Eisenbahn verläßt, für dessen fernere Beobachtung und Beaufsichtigung das Nöthige veranlassen kann.

§. 6.

Von dem mit dem Dampfwagenzuge ankommenden Begleitsbeamten hat der Stationsbeamte die für ihn oder für die ihm vorgesetzte Orts-Polizeibehörde bestimmten Mittheilungen in Empfang zu nehmen und seinerseits dem Begleitsbeamten über die vom Stationsort aus mitfahrenden Reisenden, welche polizeiliche Aufmerksamkeit verdienen, das Nöthige anzuzeigen, auch sich der sonstigen für den Begleitsbeamten ihm zu Theil gewordenen Aufträge schleunigst zu entledigen.

Bedarf der Begleitsbeamte der Assistenz der Stations-Polizei-Offizianten, so ist diese unweigerlich zu gewähren.

§. 7.

Nach der Weiterfahrt des Dampfwagenzuges hat der Stations-Polizeibeamte möglichst zu ermitteln, welche Reisenden zurückgeblieben sind, um auch deren Legitimation der Prüfung zu unterwerfen und sich davon zu unterrichten, wohin dieselben ihre Reise fortsetzen. Ergiebt sich dabei ein Verdacht gegen die Zuverlässigkeit der Reisenden, so sind dieselben der Orts-Polizeibehörde zur weiteren Bestimmung zuzuführen.

(Ministerialblatt 1841. Nr. 566. S. 349.)

3. Reskript des Königl. Ministerii des Innern an die Königlichen Regierungen zu Potsdam, Frankfurt, Magdeburg und Merseburg, so wie an das Königliche Polizei-Präsidium zu Berlin, betreffend die Ergänzungen zur Verordnung vom 6. Dezember v. J. wegen Legitimation bei Reisen auf der Eisenbahn, vom 7. September 1842.

In Folge des Erlasses vom 29. Mai c. und des darauf von der Königlichen Regierung erstatteten Berichts wird derselben eröffnet, daß nach den von den betheiligten Regierungen getroffenen Vereinbarungen die Verordnung vom 6. Dezember v. J., betreffend die Legitimationsführung bei Reisen auf der Berlin-Anhalt-Magdeburg-Leipzig-Dresdener Eisenbahn, folgende zusätzliche und ergänzende Bestimmungen erhält.

Ad §. 1.

Zu denjenigen Ausländern, welche, statt durch die sonst vorgeschriebenen Eingangspässe zu Reisen innerhalb des §. 2 bezeichneten Bahnrayons, jetzt durch Paßkarten legitimirt werden, gehören auch die Einwohner des Herzoglich Sachsen-Altenburgischen Staatsgebiets, so wie hinwiederum die Einwohner des diesseitigen Bahnrayons zu Reisen in das Herzogthum Sachsen-Altenburg durch die ihnen ertheilten Paßkarten legitimirt werden.

Ad §. 2.

Der Bahnrayon wird ausgedehnt:

1. auf den ganzen Regierungsbezirk Magdeburg;
2. auf die landräthlichen Kreise Spremberg und Lübben, des Regierungsbezirks Frankfurt;

er umfaßt außerdem, wie sich ad §. 1 ergiebt:

das gesammte Königreich Sachsen, sämmtliche Gebietstheile der Herzoglich Anhalt-Cöthenschen, Anhalt-Dessauischen und Anhalt-Bernburgischen Lande, und das ganze Herzoglich Sachsen-Altenburgische Staatsgebiet.

Ad §. 3.

1. Da Zweifel darüber entstanden sind, in wie fern die Ertheilung von Paßkarten an Studirende zulässig, und wie weit dieselben durch die akademischen Erkennungskarten für legitimirt zu erachten, so wird darüber bestimmt, daß Studirende auf Grund der ihnen von der Universität ertheilten Erkennungskarten zu Reisen auf den Eisenbahnen nicht zugelassen werden können, da die Gültigkeit der Erkennungskarten auf den Universitätsort beschränkt bleibt; zur Ertheilung einer Paßkarte an Studirende bedarf es aber in jedem Falle eines besonderen Attestes der Universitäts-Bevollmächtigten.
2. Unselbstständigen Familienmitgliedern können auf den Antrag des Vaters oder Vormundes nur dann Paßkarten ertheilt werden, wenn dieselben das 18. Lebensjahr bereits zurückgelegt haben.
3. Ein Gleiches gilt von Handlungsdienern, denen auf besonderen Antrag der Prinzipale Paßkarten ertheilt werden. Bei der Ausstellung solcher Karten ist überdies jedesmal der Name des Prinzipals oder des Hauses, für welches der Kommis die Reise macht, unter dem Namen des Inhabers zu vermerken. Auch sind die Prinzipale auf den Mißbrauch aufmerksam zu machen, der mit solchen Karten getrieben werden kann, wenn dieselben nach zurückgelegter Reise, und noch mehr, wenn dieselben nach dem Austritt aus dem Geschäft in den Händen der Kommis verbleiben.

Ad §. 4.

Die von den Herzoglich Sachsen-Altenburgischen Behörden ertheilten Paßkarten, welche seit dem 1. d. M. ausgestellt werden, gelten ausnahmsweise bis zum letzten Dezember 1843; hinsichtlich der diesseits ertheilten Paßkarten bewendet es dagegen bei der Vorschrift der Verordnung vom 6. Dezember pr., wonach die Gültigkeit derselben auf das laufende Kalenderjahr beschränkt bleibt.

Die Königliche Regierung hat diese Bestimmungen in derselben Weise, wie solches in Ansehung der Verordnung vom 6. Dezember pr. und des Erlasses vom 10. Dezember pr. geschehen ist, zur Kenntniß der Behörden und Beamten zu bringen.

(Zusatz an die Königliche Regierung zu Merseburg.)

Das in den Zirkular-Verfügungen der Königlichen Regierung vom 14. und 23. März c. (Anlage a und b.) hinsichtlich der Paßkarten-Ertheilung an Offiziere und Beamten Vorgeschriebene erscheint zweckmäßig und wird hierdurch genehmigt.

a.

In Folge mehrerer an uns ergangenen Anfragen, unter welchen Modalitäten Paßkarten zu Reisen auf den Eisenbahnen an Offiziere im stehenden Heere oder bei den Landwehrstämmen zu ertheilen seien, finden wir uns zu der Eröffnung veranlaßt, daß, da die Offiziere in die Kategorie der im §. 3 der Verordnung vom 6. Dezember 1841 bezeichneten Personen gehören, Paßkarten zu Reisen auf den Eisenbahnen denselben zwar nicht versagt werden sollen, daß indeß mit Rücksicht auf das in dem Ministerialblatt 1840. S. 366 (a) *) abgedruckte Schreiben des König-

---

*) (a) Schreiben des Königl. Kriegs-Ministers an den Königlichen Minister des Innern und der Polizei, die Pässe für Militär-Personen betreffend, vom 27. August 1840.

Ew. Excellenz ermangele ich nicht auf das geehrte Schreiben vom 13. August c., worin Dieselben eine vollständige Auskunft darüber wünschen:

in welchen Fällen die militärischen Beziehungen, in denen ein Paßextrahent steht, die Noth-

lichen Kriegs-Ministerii an den Herrn Minister des Innern und der Polizei vom 27. August 1840 zur Ertheilung der gedachten Legitimations-Dokumente die Genehmigung der den Offizieren vorgesetzten Militair-Behörde erforderlich ist. Ausgeschlossen von dieser Beschränkung sind jedoch die zur Generalität gehörigen Offiziere.

Merseburg, den 14. März 1842.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

An
die mit Ertheilung von Paßkarten beauftragten Landrathsämter und Magisträte, in deren Bezirken sich Garnisonorte oder Landwehrstämme befinden.

b.

Auf den Bericht vom 1. d. M. eröffnen wir dem Magistrat, daß wir ganz damit einverstanden sind, daß die Ertheilung von Paßkarten an Subaltern-Beamte in analoger Anwendung des §. 17 der General-Paß-Instruktion vom 12. Juli 1817 stets von der ertheilten Zustimmung der betreffenden Dienstbehörden abhängig zu machen ist, weitere Beschränkungen in dem Gebrauch der gedachten Legitimations-Dokumente aber weder nothwendig noch angemessen erscheinen, da zu erwarten steht, daß nur die Beamten die Genehmigung ihrer Vorgesetzten zur Extrahirung von Paßkarten erlangen können, die das Vertrauen derselben genießen, und die Dienst-

---

wendigkeit bedingen, die Zustimmung der Militär-Vorgesetzten, und welcher von diesen zu der beabsichtigten Reise beizubringen,

Folgendes ganz ergebenst zu erwidern.

Nach den vorhandenen, diese Angelegenheit betreffenden Bestimmungen ist das zu beobachtende Verfahren verschieden, je nachdem eine Militär-Person im Inlande eine Reise zu machen oder ins Ausland zu reisen beabsichtigt.

Bei Reisen im Inlande ist der Paßextrahent bisher nur für verpflichtet erachtet worden, eine Bescheinigung des Militär-Vorgesetzten darüber beizubringen:

daß ihm zu der Reise Urlaub ertheilt worden;

und hierbei dürfte es auch wohl für die Folge zu belassen sein.

Was dagegen die Reisen ins Ausland betrifft, so ist

a) hinsichtlich der Offiziere durch den diesseitigen, Ew. Excellenz unterm 18. Juli 1838 mitgetheilten Erlaß vom 29. Juni ej. a. (Anl. β) vorgeschrieben, daß dieselben bei Nachsuchung des Passes, außer der Urlaubsbescheinigung, noch ein Attest ihres Chefs darüber beibringen sollen:

daß ihnen ein Paß ertheilt werden könne.

Die Offiziere, welche ein solches Attest beibringen müssen, sind in diesem Erlasse näher bezeichnet, auch ist dort erwähnt, von welchen Militär-Vorgesetzten dergleichen Atteste auszustellen sind.

Außerdem ist nur noch in Ansehung der beurlaubten Landwehroffiziere zu bemerken, daß dieselben nach §. 39 der Instruktion vom 10. Dezember 1816 (Mil. Gesetz-Sammlung S. 133) blos für verpflichtet zu erachten sein werden, bei Extrahirung der Pässe sich über die ihrem vorgesetzten Bataillonskommandeur von der beabsichtigten Reise gemachten Meldung auszuweisen.

b) In Betreff der übrigen Personen des Soldatenstandes vom Feldwebel abwärts, ist diese Angelegenheit in Folge der darüber mit Ew. Excellenz und dem Herrn Minister der auswärtigen Angelegenheiten im vorigen Jahre gepflogenen Verhandlungen regulirt worden. Danach wird, wenn die Militärpersonen einen Reiseurlaub bis zu zwei Monaten nachsuchen, von dem betreffenden Generalkommando, nach Bewilligung des Urlaubs, der nöthige Paß bei den Königlichen Regierungen extrahirt. Wird um einen längern Urlaub gebeten, so muß das Gesuch dem Kriegs-Ministerium zur Entscheidung vorgelegt werden.

Bisher ist sodann nach Genehmigung derartiger Gesuche der Herr Minister der auswärtigen Angelegenheiten diesseits um Ertheilung eines Passes ersucht worden. Da jedoch nach einer zwischen Ew. Excellenz und dem gedachten Herrn Minister im Jahre 1838 getroffenen Vereinbarung, wie ich vor einigen Wochen in Erfahrung gebracht habe, an dergleichen Militärpersonen von dem Königlichen Ministerio des Innern und der Polizei diese Pässe ertheilt werden sollen, so werden künftighin die Anträge um Ertheilung derselben an Ew. Excellenz gerichtet werden.

c) Was endlich die Militärbeamten anlangt, so sind selbige wegen Extrahirung der Pässe zu Reisen ins Ausland zur Beobachtung der hinsichtlich aller übrigen Staatsbeamten gegebenen des-

behörde es jeden Augenblick in ihrer Hand hat, durch Entziehung der ertheilten Genehmigung ihre Beamten zur Herausgabe der Paßkarten zu nöthigen.

Unter diesen Umständen erscheint es denn auch unbedenklich, den städtischen Kassenbeamten, wenn sie sonst das Vertrauen des Magistrats besitzen, Paßkarten nicht zu versagen, und scheinen die angedeuteten Befürchtungen ein wenig zu gesteigert zu sein, da vor der Hand die Paßkarte nur für eine kurze Entfernung ein Legitimationsmittel ist, auf Grund derselben anderweit ein Paß nicht zu erlangen sein dürfte, und das bei dieser Gelegenheit aufgenommene Signalement ja leicht die Dienstbehörde in den Stand setzt, die der Flucht verdächtigen Kassenbeamten sofort steckbrieflich zu verfolgen.

Merseburg, den 23. März 1842.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

An
den Magistrat zu N., und Abschrift zur Kenntnißnahme und Nachachtung an sämmtliche Landräthe und Magisträte, die mit der Ertheilung von Paßkarten beauftragt sind.

(Ministerialblatt 1842. Nr. 486. S. 356.)

---

fallsigen Vorschriften verbunden. Auch hat sich bis jetzt nicht herausgestellt, daß in Ansehung dieser Beamten noch besondere Vorschriften nöthig sein dürften.

Ferner bemerken Ew. Excellenz, daß zuweilen im aktiven Dienst stehende Offiziere die Pässe auf andere, als in der Urlaubsbewilligung angegebene Länder und Landestheile ausgedehnt zu sehen und auch wohl Reisen ins Ausland zu unternehmen wünschen, wenn der Urlaub nur zu Reisen im Inlande lautet.

Sollte ein solcher Fall wieder vorkommen, so kann ich Ew. Excellenz nur ganz ergebenst anheimstellen, den betreffenden Offizier, wenn sein Gesuch durch das außer der Urlaubsbewilligung beizubringende Attest nicht unterstützt wird, an denjenigen Militärbefehlshaber, der das Attest ausgestellt hat, zu verweisen, um sich von ihm die zur Gewährung seines Gesuches erforderliche Bescheinigung ausstellen zu lassen.

Berlin, den 27. August 1840.

Der Kriegs-Minister.

β.

Da sich die Nothwendigkeit herausgestellt hat, den zu gewissen Kategorien gehörigen Personen zu Reisen in das Ausland nur Pässe, die mit einer Personalbeschreibung versehen sind, zu ertheilen, die Kabinetspässe ihrer Bestimmung nach aber die Personalbeschreibung nicht enthalten, so ist von dem Königlichen Ministerio der auswärtigen Angelegenheiten das Paßbureau desselben angewiesen worden, in Zukunft nur bestimmte, demselben bezeichnete Personen unter gewissen Bedingungen mit Kabinetspässen zu Reisen ins Ausland zu versehen. Zu diesen Personen gehören unter andern auch die Königlichen Offiziere jeden Ranges; es ist jedoch von dem gedachten Königlichen Ministerio darauf angetragen worden, daß dieselben bei Nachsuchung solcher Pässe außer dem Urlaube auch noch ein Attest ihres Chefs darüber beibringen, daß ihnen ein Paß ertheilt werden kann.

Es wird daher nöthig, daß den, Kabinetspässe nachsuchenden Offizieren, mit Ausschluß der Generalität, von den betreffenden Militärbehörden ein Attest gegeben werde, das den Ausweis sowohl über den erhaltenen Urlaub, als über die genehmigte Paßnachsuchung gewährt.

Diese Atteste können für regimentirte Offiziere von dem Kommandeur des Regiments, der Brigade rc., und für nichtregimentirte von der betreffenden vorgesetzten Behörde ausgestellt werden. Inaktive, mit Pension zur Disposition stehende rc. Offiziere, bei denen es sich nur um Genehmigung der Paßnachsuchung handelt, können den desfallsigen Ausweis von der Landwehrbehörde, hier in Berlin aber von dem Königlichen Gouvernement erhalten.

Einem Königlichen Hochlöblichen General-Kommando stellt das Kriegs-Ministerium hiernach die weitere Veranlassung ergebenst anheim.

Berlin, den 29. Juni 1838.

Kriegs-Ministerium.

An
sämmtliche Königl., rc. General-Kommando's.

(Ministerialblatt 1840. Nr. 647. S. 366.)

**4. Verordnung der Königlichen Regierung zu Stettin, die Legitimationsführung bei Reisen auf den Eisenbahnen betreffend, vom 6. Oktober 1843.**

Um die Schwierigkeiten und Weiterungen zu entfernen, welche bei fortdauernder Anwendung der bestehenden paßpolizeilichen Vorschriften (§. 1 und 7 des Paßedikts vom 22. Juni 1817) hinsichtlich der Legitimationsführung der auf den Eisenbahnen ins Ausland reisenden, oder aus dem Auslande ins Inland kommenden Personen entstehen könnten, und um durch eine gegenseitige Erleichterung der paßpolizeilichen Vorschriften die Vortheile zu erhöhen, welche aus der Benutzung der Eisenbahnen den Anwohnern erwachsen werden, sind unter Allerhöchster Genehmigung Sr. Majestät des Königs mit den betheiligten Königl. Sächsischen und Herzogl. Anhaltischen Regierungen besondere Anordnungen für die Erleichterung der Legitimationsführung bei Reisen auf den durch und in das Ausland führenden Eisenbahnen bereits getroffen worden, die nunmehr, nachdem die Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Stettin hergestellt und der Bahnrayon auf den diesseitigen Regierungsbezirk ausgedehnt worden ist, den diesseitigen Eingesessenen und Polizeibehörden zur Nachachtung im Nachstehenden bekannt gemacht werden.

§. 1.

Diejenigen Einwohner des im §. 2 näher bezeichneten Bahnrayons, welche nach den §. 3 folgenden Bestimmungen zur Führung von **Paßkarten** berechtigt sind, sind von jetzt ab von der Verpflichtung entbunden, sich zu ihren Reisen auf der Bahn in die Königl. Sächsischen, Herzogl. Sachsen-Altenburgischen und Herzogl. Anhaltischen Staaten mit Ausgangspässen versehen zu müssen. Eben so vertritt für die Königl. Sächsischen, Herzogl. Sachsen-Altenburgischen und Herzogl. Anhaltischen Landesunterthanen bei deren Reisen auf den vorgedachten Eisenbahnen in den §. 2 näher bezeichneten Bahnrayons die Paßkarte die Stelle des Eingangspasses.

§. 2.

Der Bahnrayon umfaßt:

a. **Im Inlande:** die gesammten Regierungsbezirke Potsdam, Magdeburg, Merseburg, Frankfurt und Stettin und den landräthlichen Kreis Hoyerswerda des Regierungsbezirks Liegnitz.

b. **Im Auslande:** das Königreich Sachsen, die Anhaltischen Herzogthümer, das Herzogthum Sachsen-Altenburg.

§. 3.

Denjenigen Einwohnern des Bahnrayons, welche den Polizeibehörden als vollkommen sicher und zuverlässig bekannt sind, werden von jetzt ab für ihre Reisen auf der Bahn innerhalb des Bahnrayons und der Königl. Sächsischen, der Herzogl. Anhaltischen und Herzogl. Sachsen-Altenburgischen Staaten Paßkarten ertheilt.

Als vollkommen sicher und zuverlässig gelten den Polizeibehörden in dieser Beziehung: alle diejenigen selbstständigen Personen, die innerhalb des Bahnrayons ihren ordentlichen festen Wohnsitz haben. Die Paßkarten bleiben daher allen denen versagt, welche

1. nach den bestehenden Gesetzen auch bei Reisen im Inlande paßpflichtig sind, wie Gewerbegehülfen, Handwerksburschen ꝛc.,
2. der Klasse der Dienstboten oder Arbeitsuchenden angehören, oder
3. aus irgend einem Grunde besonderer polizeilicher Aufsicht unterworfen sind.

Kinder und Ehefrauen, welche mit ihren Eltern und Ehegatten, und Dienstboten, welche mit ihren Herrschaften reisen, werden durch die Paßkarten der Letzteren legitimirt.

Unselbstständigen Familiengliedern können auf den Antrag des Vaters oder Vormundes nur dann Paßkarten ertheilt werden, wenn dieselben das 18. Lebensjahr bereits zurückgelegt haben. Ein Gleiches gilt von Handlungsdienern, denen auf besonderen Antrag der Prinzipale Paßkarten ertheilt werden. Bei der Ausstellung solcher Karten ist überdies jedesmal der Name des Prinzipals oder des Hauses, für welche der Kommis die Reise macht, unter dem Namen des Inhabers zu vermerken. Auch sind die Prinzipale auf den Mißbrauch aufmerksam zu machen, der mit solchen Karten getrieben werden kann, wenn dieselben nach zurückgelegter Reise, und noch mehr, wenn dieselben nach dem Austritt aus dem Geschäfte in den Händen der Kommis verbleiben.

Zur Ertheilung einer Paßkarte an Studirende bedarf es in jedem Falle eines besonderen Attestes des Universitäts-Bevollmächtigten. Auf Grund der den Studirenden von der Universität ertheilten akademischen Erkennungskarten bleiben dieselben auf den Universitätsort beschränkt.

§. 4.

Die Paßkarten, welche nach einem für alle betheiligten Staaten übereinstimmenden Formulare ausgestellt werden, sind für die Dauer des Kalenderjahres gültig. Sie werden von denjenigen Polizeibehörden ertheilt, denen die Befugniß zur Ertheilung von Auslandspässen zuständig ist. Der Preis der Paßkarten beträgt fünf Silbergroschen; Expeditions- oder Stempelgebühren werden dafür nicht entrichtet.

Die im laufenden Jahre von den diesseitigen Behörden ausgestellten Paßkarten bleiben auch für das Jahr 1844 in Anwendung, so daß es einer Erneuerung derselben am 1. Januar 1844 nicht bedarf.

Die von den Herzogl. Sachsen-Altenburgischen Behörden ertheilten Paßkarten, welche seit dem 1. September 1842 ausgestellt werden, gelten ausnahmsweise bis zum letzten Dezember 1843.

§. 5.

Zur Nachweisung seiner Legitimation ist während der Reise auf der Bahn und innerhalb des Rayons derselben jeder Reisende verpflichtet. Vermag er nicht, dieselbe auf die Anforderung der Bahn- oder sonstigen Polizeibeamten durch Paßkarte, Paß, oder auf sonstige zulässige Weise sofort zu führen, so bleibt er von der Weiterreise auf der Bahn ausgeschlossen, und hat zu gewärtigen, daß wegen seiner Zurückweisung, je nach den Umständen des Falls, auf Grund der betreffenden Vorschriften weiter über ihn verfügt wird.

§. 6.

Wer die Paßkarte verfälscht, oder eine verfälschte zu seiner Legitimation produzirt, oder die ihm ertheilte Paßkarte einem Andern zum Gebrauche als Legitimationsmittel überläßt, hat, wenn nicht ein damit beabsichtigtes oder in Verbindung stehendes Verbrechen kriminelle Bestrafung nach sich zieht, jedenfalls eine polizeiliche Geldstrafe bis zu fünfundzwanzig Thalern oder eine Gefängnißstrafe bis zu 14 Tagen zu gewärtigen.

Indem wir diese Bestimmungen zur Kenntniß der betreffenden Behörden und Beamten und der Eingesessenen unsers Departements bringen, bemerken wir gleichzeitig, daß wir zur Ausfertigung der Paßkarten ermächtigt haben:

1. die Herren Landräthe für die Bewohner der Städte und des platten Landes der ihnen anvertrauten Kreise;
2. die hiesige Polizei-Direktion;
3. die Magistrâte zu Stargard, Anklam, Swinemünde, Gollnow, Garz, Greiffenhagen, Pasewalk und Treptow an der Tollense für die Bewohner ihrer Städte.

(Kameralistische Zeitung 1843. Nr. 46. S. 1083.)

5. Reskript des Königlichen Ministerii des Innern, I. und II. Abtheilung vom 11. November 1843 an die Königl. Regierung zu Merseburg, betreffend die Verwendung der für Paßkarten zu Reisen auf Eisenbahnen aufkommenden Gebühren.

Da die Ueberschüsse der Paßkarten-Gebühren ganz dieselbe Verwendung erhalten sollen, welche bei den Paßausfertigungs-Gebühren Statt findet, so ist es, wie der Königlichen Regierung auf die Anfrage vom 18. v. M. erwidert wird, unbedenklich, auf dieselben auch die Bestimmungen der von der Königlichen Regierung angezogenen Ministerial-Erlasse vom 5. Januar 1825 (v. K. Ann. S. 193), 23. März 1827 (v. K. Ann. S. 164) und 31. Mai 1835 (v. K. Ann. S. 190) an die Regierungen zu Breslau, Bromberg und Posen, in Anwendung zu bringen.

(Ministerialblatt 1843. Nr. 413. S. 310.)

## F. Verfügungen in Bezug auf das Steuer- und Abgabenwesen der Eisenbahnen.

1. Verfügung des General-Direktors der Steuern an die Königliche Regierung zu Oppeln, die Entrichtung der Grundsteuern von Eisenbahn-Anlagen betreffend, vom 9. Dezember 1842.

Der Königlichen Regierung eröffne ich auf den Bericht vom 27. v. M., daß, in Bezug auf die Besteuerung des Grund und Bodens, die Eisenbahnen wie die zum öffentlichen Gebrauch bestimmten Kunststraßen und öffentlichen Wege überhaupt behandelt werden müssen.

Es sind daher alle Grundstücke, welche für die mit Genehmigung des Staats angelegten, zum öffentlichen Gebrauche dienenden Eisenbahnen

a. zum Bahnkörper,

b. zu den, nach §. 14 des Gesetzes vom 3. November 1838 einzurichtenden neuen Kommunikations- und Feldwegen, so weit diese zum öffentlichen Gebrauch bestimmt sind,

verwendet werden, so lange, als sie diesen Zwecken dienen, steuerfrei zu stellen, ohne deshalb eine Entschädigung von den Unternehmern zu verlangen.

Auf die zum Transportgeschäft und zu Verwaltungs- 2c. Zwecken und zu andern Zubehörungen der Eisenbahnen verwendeten Grundstücke darf jedoch diese Grundsteuerfreiheit nicht ausgedehnt werden, und sie ist für den Bahnkörper auf die Grundfläche beschränkt, welche die Bahn selbst bis zu den Böschungen der Gräben oder bis zu anderweitiger Einfriedigung einnimmt.

Wegen Vertheilung der Grundsteuer und Ausmittelung des hiernach wegfallenden Theiles der Grundsteuer von dem zu den Eisenbahn-Anlagen verwendeten Grund und Boden gelten die in der Verfügung vom 31. Mai 1832 III. 6163. gegebenen Vorschriften, und in Beziehung auf die ad lit. b. oben erwähnten Wege wird der Königl. Regierung Abschrift der am 30. April 1839 an die Regierung zu Merseburg gerichteten Verfügung (Anl. a.) mitgetheilt, um sich nach derselben in vorkommenden Fällen zu achten.

a.

Von Seiten des Direktoriums der Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft ist die Frage in Anregung gebracht worden, in wie fern den, in Folge der Einrichtung der Eisenbahn, nach §. 14 des Gesetzes vom 3. November v. J., von ihr herzustellenden neuen Kommunikations- und Feldwegen und dem dazu verwendeten Grund und Boden die Grundsteuer-Freiheit zustehe. An sich kann es

einem Bedenken nicht unterliegen, hinsichtlich der Besteuerung des zur Anlage öffentlicher Wege verwendeten Grundes und Bodens dieselben Grundsätze zu befolgen, welche in der Zirkular-Verfügung vom 31. Mai 1832 für den Fall der Einziehung von Grundstücken zum Chausseebau allgemein vorgeschrieben sind, indem der Umstand, daß die Herstellung solcher Wege durch die Einrichtung der Eisenbahn nöthig gemacht wird, darin eine Aenderung hervorzubringen nicht geeignet ist. Dem zufolge wird in solchem Falle eine Vertheilung der Grundsteuer nach dem Verhältnisse, in welchem das Trennstück zu dem Haupt-Grundstücke steht, erfolgen müssen, der auf das eingezogene Grundstück fallende Steuerbetrag während der Etats-Periode zum Abgange zu liquidiren und demnächst zur Absetzung vom Etat zu bringen, dasselbe Verfahren auch für den Fall zu beobachten sein, wo ein ganzes Grundstück zum Wegebau verwendet wird, indem alsdann von der auf dem ganzen Grundstücke haftenden Steuer dasselbe gilt, was hinsichtlich der auf dem Trennstücke haftenden angeordnet ist; und endlich wird, bei unbedeutenden Land-Einziehungen und wenn die auf das abzutretende Grundstück zu repartirende Steuer so gering ausfällt, daß sie nicht mehr in monatlichen Theilen zahlbar bleibt, von einem Dismembrations- und Steuervertheilungs-Verfahren, unter Vorbehalt diesseitiger Genehmigung, abzustehen sein.

Diese Befreiung von der Grundsteuer darf indessen nur dem zur Anlage öffentlicher Wege verwendeten Grund und Boden zugestanden werden und zur Entscheidung der Frage, welche Wege als öffentliche Wege anzuerkennen sind, dienen folgende, bereits bei anderer Gelegenheit festgestellten Grundsätze:

1) Als öffentliche Wege sind (ohne Unterschied, ob sie in der Sprache des gewöhnlichen Lebens als Landstraßen, Kommunikations-, Gemeine- oder Vizinalwege oder auf andere Weise bezeichnet werden) alle diejenigen zu betrachten, deren Gebrauch Jedermann freisteht.

2) Als Privatwege gelten die Wege, Triften, Fußsteige, welche nur für gewisse Grund-Eigenthümer oder für gewisse oder sämmtliche Interessenten einer Gemeinheit bestimmt sind.

3) Leisten die Grundeigenthümer, über deren Grundstücke ein Weg geht, und diejenigen Nachbarn, welchen derselbe zum Gebrauch dient, auf das Privateigenthum und die Ausschließung Anderer von dem freien Gebrauch desselben Verzicht, so sollen, vorausgesetzt, daß wegen künftiger Unterhaltung eines solchen Weges kein Einspruch erhoben wird, wegen dessen Anerkennung als öffentlichen Weges keine Schwierigkeiten erhoben werden.

4) Bei einem Zweifel darüber, in wie fern ein Weg im polizeilichen Interesse als öffentlicher Weg zu behandeln sei, entscheidet der Landrath, mit Vorbehalt des Rekurses an die geordneten höheren Instanzen.

Privatwege, mögen sie einzelnen Grundbesitzern zuständig oder das Eigenthum und der Gebrauch derselben mehreren Interessenten vorbehalten sein, unterliegen der Besteuerung.

Nach dieser Anleitung wird die Königl. Regierung sich im Stande befinden, über die Besteuerung der von der oben genannten Eisenbahn-Gesellschaft eingerichteten Wege oder deren Befreiung von der Steuer zu entscheiden. Wenn aus den hier vorliegenden, diesen Gegenstand betreffenden Verhandlungen des Landraths v. Bassewitz in Halle indessen hervorgeht, daß, zu der durch die Einrichtung der Eisenbahn nothwendig gewordenen Herstellung von Trift- und Fahrwegen, von Seiten der Gesellschaft längs der Bahn ein Terrain akquirirt worden ist, welches nur den neuer Kommunikationswege bedürftig gewordenen Grundbesitzern zur Benutzung überlassen

ist und sich im Eigenthum der Gesellschaft befindet, so wird diesem Terrain die Grundsteuer-Freiheit so lange nicht zugestanden werden können, als die sub 3 gedachten Modifikationen bei dessen Besitz und Benutzung nicht eingetreten sind.

Sowohl der Eisenbahn-Gesellschaft, als dem Landrath v. Bassewitz ist, zur Beschleunigung der Regulirung dieser Angelegenheit, Abschrift dieser Verfügung mitgetheilt worden, und hat die Königl. Regierung nunmehr das Weitere demgemäß anzuordnen.

Berlin, den 30. April 1839.

Der Finanz-Minister.

(Ministerialblatt 1843. Nr. 38. S. 22.)

2. Zirkular-Reskript der Königl. Ministerien des Innern und der Finanzen vom 16. August 1843 an sämmtliche Königl. Ober-Präsidenten, ausschließlich derjenigen von Westphalen und der Rheinprovinz, betreffend die Nichtbefreiung der Eisenbahn-Gebäude von der Real-Kommunalsteuer.

Ew. rc. theilen wir hierneben Abschrift des heute dem Direktorium der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft auf den Antrag wegen Befreiung von der Real-Kommunalsteuer ertheilten Bescheides zur gefälligen Kenntnißnahme mit. (Anlage a.)

a.

Das Direktorium hat in der Eingabe vom 17. Dezember v. J. aus der Allerh. Kabinets-Ordre vom 8. Juni 1834 (Gesetzsamml. S. 87) den Anspruch auf Freiheit von den Real-Kommunalsteuern für die baulichen Anlagen auf dem Eisenbahnhofe herzuleiten versucht. Es kann jedoch eine solche Freiheit von der Kommunalsteuer für die Eisenbahngebäude nicht anerkannt werden, so wie dieselbe auch anderwärts, z. B. bei den hiesigen Anlagen dieser Art, nicht gewährt worden ist.

Der Staat hat allerdings die Eisenbahnen in mancher wesentlichen Beziehung als Unternehmungen von großem Interesse für das Gemeinwesen begünstigt, dabei aber die Anlage der Bahn von dem Geschäfte des Betriebes ihrer Benutzung unterschieden, und daher die Befreiung von der Grundsteuer auf den eigentlichen Bahnkörper und diejenigen Anlagen beschränken müssen, welche unter allen Umständen nothwendige Theile und Zubehörungen der Eisenbahn als solche bilden.

Denn nur auf diese kann die Analogie mit den zum öffentlichen Gebrauch bestimmten Kunststraßen und öffentlichen Wegen, welche dieser Befreiung zum Grunde liegt, angewendet werden.

Während sich die Eisenbahnen schon von diesen, den Kunststraßen und öffentlichen Wegen, im wesentlichsten Punkte dadurch unterscheiden, daß sie nur mittelst besonders hierfür konstruirter Fuhrwerke, welche in der Regel der konzessionirten Gesellschaft ausschließlich zustehen, aber nicht, wie jene, von Jedem mit eigenem Vehikel benutzt werden können, gehört alles Uebrige, was dem Betriebe des Transportgeschäftes rc. und der Verwaltung des Unternehmens dient, eben deshalb dem speziellen Interesse der Gesellschaft an, und kann eine mit jenen den gemeinnützigen öffentlichen Straßen analoge Behandlung nicht in Anspruch nehmen.

Der Betrieb fällt vielmehr in die Kategorie eines Gewerbes, dem eine Steuerfreiheit in diesem Sinne nicht zusteht.

Gehören nun die Eisenbahnen, auch von jenem Gesichtspunkte aus, zu den gemeinnützigen Anlagen, so würde von einer Anwendung der Allerh. Kabinets-Ordre vom 8. Juni 1834 auf sie nur in so weit die Rede sein können, als die Frage gestellt wird:

ob dieselben, so weit ihnen wegen ihrer Bestimmung zu öffentlichen Zwecken

die Befreiung von der Staats-Grundsteuer gewährt ist, deshalb auch den örtlichen Kommunalsteuern nicht unterworfen sein sollen?

Die Allerh. Kabinets-Ordre entscheidet:

daß die Realverpflichtungen, welche vermöge des Kommunalverbandes geleistet worden sind, ferner geleistet werden sollen.

Die Real-Kommunalsteuer, für welche der Magistrat jetzt den Beitrag nach dem Miethswerthe der errichteten Bahnhofsgebäude, als von dem Objekte ihrer Veranlagung fordert, wird von dem gesammten Grundbesitz erhoben, und den wesentlichsten Theil derselben bildet die als Grundsteuer von diesem gesammten Grundbesitz an den Staat zu entrichtende Servissteuer.

Die Verpflichtung haftete also schon vor der Abtretung der den Bahnhof jetzt bildenden Grundfläche, als in jener Gesammtheit begriffen, auf derselben, und ward bisher aus dem Gesammteinkommen der Kommune wirklich geleistet. Es kann mithin aus der Allerh. Kabinets-Ordre vom 8. Juni 1834 eine Befreiung von der Kommunalsteuer nicht hergeleitet werden.

Der Umstand, daß auf dieser Grundfläche sich bei der Abtretung keine steuerpflichtigen Gebäude befanden, und daß sie erst durch die Errichtung des Bahnhofes und der dem Betriebe der Eisenbahn angehörenden Gebäude zur Steuer speziell beitragend herangezogen wird, ist hiergegen für die Gesellschaft von keinem Belang; jeder andere Privatmann, der für Wohnung oder Gewerbe auf solchem oder anderm bisher unbebauten Grunde ein Gebäude errichtet, befindet sich in demselben Fall.

Wenn daher der Magistrat bei der Veranlagung des Real-Servises auf die Gebäude des Bahnhofes, zu welcher er sich in seinem Rechte befindet, diejenigen Anlagen und Bauten, welche unter allen Umständen nothwendige Theile und Zubehörungen der Eisenbahn als solche bilden, ausgeschieden und dieselbe, wie nach den Anlagen der Eingabe vom 17. Dezember v. J. angenommen werden muß, auf die Betriebs- und Verwaltungsgebäude beschränkt hat, so ist damit einerseits die Befreiung von der Staatssteuer im richtigeren Maaße gewährt, andererseits in der Kommunalsteuer jede zulässige Rücksicht geübt worden.

Eine weitere oder gänzliche Befreiung des Bahnhofes, resp. der Gebäude, von der Real-Kommunalsteuer nach dem Antrage des Direktoriums anzuordnen, müssen wir daher ablehnen.

Berlin, den 16. August 1843.

Der Minister des Innern. Der Finanz-Minister.

(Ministerialblatt 1843. Nr. 310. S. 233.)

## G. Benutzung zu militärischen Zwecken.

### 1. Monatliches Zirkular-Reskript des Königl. Kriegs-Ministers, vom 29. Mai 1841. Nr. 125.

Ad 8. Bei den sich mehrenden Eisenbahn-Anlagen und der durch dieselben gewährten rascheren und leichteren Beförderung erscheint es zweckmäßig, diese auch auf Truppen anzuwenden.

Es wird daher gestattet, daß unter gewöhnlichen Verhältnissen die Beförderung von Truppen auf vorhandenen Eisenbahnen für kürzere oder längere Touren von den Truppenkommando's ohne Weiteres dann angeordnet werden kann, wenn nach einem vorherigen Ueberschlage die diesfälligen Ausgaben die bezüglichen Kosten des gewöhnlichen Landmarsches nicht übersteigen. Eine solche Uebersteigung dürfte aber in der Regel, und besonders dann nicht vorkommen, wenn die Eisenbahn-Direktionen, wie es auf den Berlin-Potsdamer, Berlin-Anhaltischen und Magdeburg-Cöthen-

Halle-Leipziger Eisenbahnen geschieht, ermäßigte Tarifsätze bei Truppenbeförderungen zugestehen, weil bei dem Transport mittelst der Eisenbahn die Marschtage, mithin auch die Verpflegungskosten sich vermindern.

Den betreffenden Liquidationen ist eine genaue Berechnung beizulegen, welche Kosten der bezügliche Marsch nach der gewöhnlichen Marschroute verursacht haben würde. Demnächst aber werden die wirklichen Ausgaben in jener Kostengrenze, entweder unter Beifügung von Quittungen oder von Attesten, über die gezahlten Personengelder nachgewiesen.

Die Verausgabung der wirklichen Kosten erfolgt bei den kompetenten Etatstiteln des Militärfonds pr. rata, nach Maaßgabe der vorgedachten Berechnung der Sollbeträge.

2. Monatliches Zirkular-Reskript des Königl. Kriegs-Ministerii, vom 16. Juli 1841. Nr. 126.

Ad b. Bei den zwischen den Kronen Preußen, Hannover und Braunschweig über die Anlegung einer Eisenbahn von Magdeburg über Braunschweig und Hannover nach Minden stattgefundenen Verhandlungen ist Seitens des Kriegs-Ministerii möglichst darauf hingewirkt worden, die Benutzung dieser Eisenbahn für Kriegszwecke zu erleichtern. Nachdem zwischen den gedachten kontrahirenden Mächten unter dem 10. April c. ein Vertrag abgeschlossen und unter dem 8. Juni ratifizirt worden ist, wird der Armee zur Kenntnißnahme und Beachtung in künftig vorkommenden Fällen, hierneben eine Abschrift des Artikels 8 des gedachten Vertrages mitgetheilt a), welche die rücksichtlich der Benutzung der gedachten Bahn zu militärischen Zwecken getroffenen Vereinbarungen enthält.

a.

Die Königl. Preußische, die Königl. Hannöversche und die Herzogl. Braunschweigische Regierung verpflichten sich, bei Mobilmachungen und außerordentlichen Truppenbewegungen Anstalten zu treffen, und resp. die Eisenbahn-Unternehmer dazu anzuhalten, daß für die auf der Eisenbahn zwischen Magdeburg und Minden zu befördernden Transporte von Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungsbedürfnissen und Militäreffekten aller Art auch außerordentliche Fahrten eingerichtet, und für dergleichen Transporte nicht blos die unter gewöhnlichen Umständen bei den Fahrten zur Anwendung kommenden, sondern auch die sonst noch vorhandenen Transportmittel benutzt werden.

Den Militärverwaltungen der kontrahirenden Staaten wird gegenseitig die Befugniß vorbehalten, sich zu dergleichen Transporten eigener Transport- oder eigener Dampfwagen zu bedienen. In solchen Fällen wird an die Eisenbahn-Unternehmer außer der Erstattung der Feuerungskosten nur ein mäßiges Bahngeld, so wie eine Vergütung für die etwaige Benutzung der Transportmittel der Eisenbahn-Unternehmung gewährt.

Auch wollen die hohen kontrahirenden Regierungen darauf hinwirken, daß von den Eisenbahn-Unternehmern eine Anzahl von Transportfahrzeugen so eingerichtet wird, um nöthigenfalls auch zum Transport von Pferden benutzt werden zu können.

Rücksichtlich der Beförderungspreise für Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungsbedürfnisse, so wie Militäreffekten jeglicher Art, soll kein Unterschied zwischen den resp. Regierungen gemacht und von keiner derselben ein höherer Preis gefordert werden, als derjenige, welchen die betreffende Regierung für ihre eigenen Transporte der gedachten Art an die Unternehmer der in Ihrem Gebiete belegenen Bahnstrecke zu entrichten hat.

Die den resp. Regierungen eigenthümlich gehörigen Militäreffekten, welche auf

der Eisenbahn befördert werden sollen, bleiben von der Entrichtung der Durchgangsabgaben befreit. Dergleichen Transporte müssen zu dem Behufe entweder unter militärischer Begleitung gehen, oder mit einem Passe der absendenden Militärbehörden versehen sein.

Aehnlichen Inhalts ist der Artikel 8 des Vertrages zwischen der Königl. Preußischen und Königl. Sächsischen Regierung wegen Herstellung einer Eisenbahn-Verbindung zwischen Breslau und Dresden zum Anschluß an die von Dresden nach Leipzig führende Eisenbahn.

3. Monatliches Zirkular-Reskript des Königl. Kriegs-Ministerii vom 18. Dezember 1841. Nr. 128.

Ad 4. Mit Bezugnahme auf den §. 8 des Monatszirkulars Nr. 125 wird bestimmt, daß bei Gelegenheit der demnach gestatteten Truppenbeförderungen mittelst der Eisenbahn für Rechnung der Königl. Kasse den Offizieren, welche die Berechtigung zur Extrapost haben, die Preise der Wagen erster Klasse, denen, welche zur ordinären Post berechtigt sind, die der Wagen zweiter Klasse, allen übrigen Militärpersonen, vom Feldwebel einschließlich abwärts, die Preise der Wagen dritter Klasse zu gewähren sind.

4. Auszug aus der Allerh. Kabinets-Ordre vom 27. November 1843, betreffend die Bestätigung für die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft.

Bedingungen,
in Betreff der Benutzung der Eisenbahnen für militärische Zwecke.

a) Die Eisenbahn-Gesellschaft ist verpflichtet, nach dem Verlangen der Militärverwaltung für die auf der Bahn zu befördernden Transporte von Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungsbedürfnissen, so wie von Militaireffekten jeglicher Art, nöthigenfalls auch außerordentliche Fahrten einzurichten, und zwar dergestalt, daß für dergleichen Transporte nicht blos die unter gewöhnlichen Umständen bei den Fahrten zur Anwendung kommenden, sondern auch die sonst noch vorhandenen Transportmittel benutzt werden.

Ueber die hierfür zu leistende Vergütigung, so wie über eine Ermäßigung der allgemeinen Frachtsätze für die Transporte von Truppen und von dem zum unmittelbaren Gefolge der Truppen gehörenden Kriegsmaterial ist nach Maaßgabe der Umstände besondere Vereinbarung zu treffen.

b) Der Militärverwaltung bleibt vorbehalten, sich zu ihren Transporten eigener Transport- und Dampfwagen zu bedienen. In einem solchen Falle ist an die Gesellschaft, außer der Erstattung der Feuerungskosten, ein mäßiges Bahngeld zu gewähren. Findet daneben noch die Benutzung der Transportmittel der Gesellschaft Statt, so wird dieselbe nach billig mäßigen Sätzen besonders vergütet.

c) Die Gesellschaft wird darauf Bedacht nehmen, eine Anzahl von Transportfahrzeugen so einzurichten, daß solche nöthigenfalls auch zum Transport von Pferden benutzt werden können, auch eine Anzahl von Wagen in einer Länge von zwölf Fuß zum Gebrauche bei der Absendung von Militaireffekten bereit zu halten.

(Gesetzsamml. 1843 Nr. 2400. S. 373.)

## II. Verfügungen in baupolizeilicher Beziehung.

1. Bescheid des Königl. Ministerii des Innern und der Polizei an den N. N. zu Brandenburg, die Bauanlagen in der Nähe von Eisenbahnen betreffend, vom 23. Juni 1840.

Ew. 2c. eröffne ich auf die Vorstellung vom 30. Mai d. J., daß im Allgemeinen

keine Veranlassung vorhanden ist, darüber eine Bestimmung zu treffen, in welcher Entfernung von den Eisenbahnen bauliche Anlagen für zulässig zu halten sind.

Zunächst ist die Erwägung der Gefahr, der die bauliche Anlage durch die Nähe der Eisenbahn ausgesetzt wird, Sache des Bauenden. Bei der Anlegung neuer Straßen werden jedoch die Gefahren, die aus der Nachbarschaft der Eisenbahn entstehen können, gehörig in Betracht gezogen werden.

(Ministerialblatt 1840. Nr. 427. S. 45.)

2. Reskript der Königl. Ministerien des Innern und der Polizei, so wie der Finanzen an die Königl. Regierung zu Frankfurt a. d. Oder, betreffend die Haltung auf feuersichere Bedachungen in der Nähe vorüberführender Eisenbahnen, vom 16. Juni 1842.

„Es liegen zwar, wie der Königl. Regierung auf den Bericht vom 27. März c. eröffnet wird, keine Erfahrungen darüber vor, bis auf welche Entfernung hin die Zündkraft der aus dem Schornstein der Lokomotive ausgeworfenen Kohlen noch wirksam ist; hierin kann aber nur ein Grund gefunden werden, eher mehr als weniger Vorsicht anzuwenden und von den Eisenbahn-Gesellschaften die möglichste Beseitigung wahrscheinlicher Gefahren zu verlangen.

Die Königl. Regierung hat deshalb auf den Grund des der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft gestellten Vorbehalts darauf zu halten, daß die innerhalb eines Rayons von 10 Ruthen zu beiden Seiten der Bahn belegenen Strohdächer auf Kosten der Gesellschaft in feuersichere Bedachungen verwandelt werden. Dabei ist es auch nicht zu gestatten, daß die Besitzer der fraglichen Gebäude sich etwa von der Eisenbahn-Gesellschaft für die Erfüllung der ihr obliegenden Verpflichtungen in Gelde abfinden lassen und die feuergefährlichen Bedachungen nichts desto weniger bleiben.“

(Ministerialblatt 1842. Nr. 285. S. 212.)

## I. Verfügungen, die Beamten der Eisenbahn-Gesellschaften und deren Verhältniß betreffend.

1. Schreiben des Königl. Ministerii des Innern und der Polizei, so wie der Finanzen, an das Königl. Justiz-Ministerium, die Verhältnisse der bei den Eisenbahnen angestellten Beamten betreffend, vom 16. November 1839.

Ew. Exc. beehren wir uns, auf das gefällige Schreiben vom 12. August c. ganz ergebenst zu erwidern, daß es nicht die Absicht gewesen ist, den Beamten der Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft die Qualität mittelbarer Staatsbeamten beizulegen, und auch eine solche aus dem §. 69 Th. II Tit. 10 des Allgemeinen Landrechts *) nicht hergeleitet werden kann, da hierin nicht die Beamten aller, sondern nur die Beamten gewisser Korporationen bezeichnet werden. Fehlt es nun gleich an einer gesetzlichen Erklärung über die Eigenschaft derjenigen Korporationen, deren Beamte als Staatsdiener, wenn auch nur als mittelbare, in Betracht kommen können, so scheint uns doch das Kammergericht darin ganz Recht zu haben, wenn es diejenigen Korporationen allein hier in Betracht ziehen will, die als Behörden in die Verfassung des Staats organisch eingreifen und mit Ausübung einer öffentlichen Gewalt

*) §. 68. Alle Beamten des Staats, welche zum Militärstande nicht gehören, sind unter der allgemeinen Benennung von Zivilbedienten begriffen.

§. 69. Dergleichen Beamte stehen entweder in unmittelbarem Dienst des Staats oder gewisser, demselben untergeordneter Kollegien, Korporationen und Gemeinen.

(Allgem. Landrecht Th. II. Tit. 10.)

beauftragt sind, was hinsichtlich der Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft nicht der Fall ist. Wir können uns daher nur mit Ew. Excellenz ganz dahin einverstanden erklären, daß die vom Stadtgericht zu Potsdam angeregte Frage zu verneinen ist.

(v. K. A. 23. 184—2. 460.)

2. Zirkular-Reskript des Königl. Finanz-Ministerii vom 31. Juli 1843 an sämmtliche Königl. Regierungen, betreffend die Bewährungszeugnisse für geprüfte, bei Eisenbahn-Anlagen beschäftigte Feldmesser.

Der §. 9 der Vorschriften vom 8. September 1831 (Annal. S. 519) für die Zulassung zur architektonischen Staatsprüfung bestimmt, daß der mit einem unbedingten Fähigkeitszeugnisse versehene Feldmesser nachweisen muß, daß er sich als solcher (nach seinem Examen) bewährt habe.

Es ist Zweifel darüber erhoben worden, in wie weit die Beschäftigung eines Feldmessers bei der Anlage von Eisenbahnen zur Ausstellung eines Bewährungszeugnisses im Messen und Nivelliren geeignet und wer dazu befugt sei.

Ich bestimme hiermit, daß die Feldmesser-Arbeiten zur Vorbereitung der Eisenbahn-Bauten, vorausgesetzt, daß es sich nicht um Strecken auf ganz ebener Fläche handelt, geeignet sind, Bewährungszeugnisse zu ertheilen; daß ferner die Ober-Ingenieure bei solchen Bauten diese Zeugnisse zu ertheilen befugt sein sollen, wenn sie in der Prüfung als Bau-Inspektoren bestanden und als Bau-Kondukteure verpflichtet sind.

(Ministerialblatt 1843. Nr. 271. S. 211.)

3. Reskript der Königl. Ministerien der Finanzen und des Innern vom 9. September 1843 an den Königl. Ober-Präsidenten der Provinz Brandenburg, betreffend die Errichtung von Unterstützungs- und Sterbekassen für Eisenbahn-Beamte.

Das von Ew. Hochwohlgeboren mit dem Berichte vom 18. v. M. vorgelegte Statut einer für die Unterbeamten der Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft zu gründenden Unterstützungs-Kasse giebt zu einem Bedenken keine Veranlassung.

Wir lassen solches daher an Ew. Hochwohlgeboren zurückgelangen, um der Gesellschafts-Direktion gefälligst zu eröffnen, daß sich gegen die Ausführung desselben nichts zu erinnern findet.

Bei vorkommenden ähnlichen Fällen wird es der Einholung höherer Genehmigung gar nicht bedürfen, da Einrichtungen, wie sie hier vorliegen, weder den Karakter einer öffentlichen, noch den einer gemeinschaftlichen Unterstützungs- und Sterbekasse tragen, sondern Verträgen der Eisenbahn-Gesellschaft mit ihren Beamten gleichstehen, deren Wirksamkeit sich auf die Dauer des Dienstverhältnisses beschränkt, und sich nicht gegen die Mitglieder der Kasse oder gegen diese selbst, sondern nur gegen die Eisenbahn-Gesellschaft äußert.

(Ministerialblatt 1843. Nr. 355. S. 265.)

4. Reskript der Königl. Ministerien der Finanzen und des Innern an den Königl. Ober-Präsidenten der Provinz Brandenburg, betreffend die nächtliche Bewaffnung der Bahnmeister und Bahnwärter auf den Eisenbahnen, vom 20. September 1843.

Auf Ew. Hochwohlgeboren Bericht vom 28. August c. finden wir nichts dagegen zu erinnern, daß sowohl den Bahnmeistern auf der Berlin-Anhaltischen Eisen-

bahn das Tragen von Seitengewehren, auch den Bahnwärtern die Führung von Spießen, während der nächtlichen Bewachung, gestattet werde.

(Ministerialblatt 1843. Nr. 390. S. 296.)

## K. Verfügungen allgemeiner Art, welche auf das Eisenbahnwesen und den Betrieb derselben Bezug haben.

1. Reskript der Königl. Ministerien des Innern und der Polizei, so wie der Finanzen, an die Königl. Regierung zu Magdeburg, die Verwendung der bei den Eisenbahnen für Kontraventionen eingehenden Strafgelder betreffend, vom 10. Januar 1840.

Der Königl. Regierung wird durch den Bericht vom 11. November v. J. eröffnet, daß der von Ihr bevorwortete Antrag des dortigen Direktoriums der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft, den Aufsichtsbeamten dieser Gesellschaft einen Denunziantenantheil von den für Kontraventionen eingehenden Strafgeldern zu gewähren, nicht genehmigt werden kann, da die Verwilligung von Denunziantenantheilen im Allgemeinen bedenklich ist, und auf deren Abschaffung, so weit thunlich, hingewirkt wird.

Dagegen hat es kein Bedenken, die Hälfte der eingehenden Polizeistrafen zu einem Gratifikationsfonds zu bestimmen, und solchen jährlich unter die denunzirenden Beamten, nach Maaßgabe der von ihnen gemachten Anzeigen, zu vertheilen, wodurch dasselbe Resultat, welches man sich vom Denunziantenantheil verspricht, erreicht werden wird.

(Ministerialblatt 1840. Nr. 44. S. 27.)

2. Reskript der Königl. Ministerien des Innern und der Polizei an die Königl. Regierungen zu Köln, Düsseldorf, Arnsberg, Münster und Minden, die Mitwirkung der Kreis- und Kommunalbehörden zur Beförderung von Eisenbahn-Unternehmungen, vom 30. August 1841.

Von Seiten der Direktion der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft zu Köln ist darüber Klage geführt, daß die bei Ausführung der projektirten Köln-Mindener Eisenbahn betheiligten Kommunen sehr wenig geneigt wären, das Unternehmen der Gesellschaft fördernd zu unterstützen. Nicht erkennend, daß und wie sehr die Ausführung der Eisenbahn die nächsten Interessen der davon berührten Kommunen betrifft, komme es nur zu häufig vor, daß dieselben noch darauf ausgehen, so viel als möglich an Entschädigungen zu erlangen. Die Direktion hat daher den Wunsch ausgesprochen, nicht nur, daß die betreffenden Regierungen angewiesen werden, die Aktienzeichnung Seitens der Kommunen und Korporationen möglichst zu fördern, sondern auch dahin zu wirken, daß die betreffenden Kreis- und Kommunalbehörden, zur Erlangung der Herstellung einer für ihre Interessen so ungemein ersprießlichen großen Kommunikations-Anlage, wo möglich auch unentgeltliche Leistungen und Beiträge übernehmen.

Wenngleich nun in dieser Ausdehnung den Wünschen der Direktion zu willfahren nicht wohl möglich ist, so würde es doch allerdings sehr zu beklagen sein, wenn von Seiten einzelner Kommunal-Vorstände das Verhältniß der Kommunen zu der Unternehmung unrichtig beurtheilt und dadurch Schwierigkeiten herbeigeführt werden sollten, deren Beseitigung eben so sehr im Interesse der Kommunen, als der Eisenbahn-Unternehmung zu wünschen sein möchte. In solchen Fällen vermittelnd einzuwirken und dafür zu sorgen, daß nach richtigen Ansichten verfahren und der Gegenstand in derjenigen Bedeutung aufgefaßt werde, in der seine dereinstige Entwickelung

zu hoffen, erscheint dann allerdings als Beruf und Aufgabe der betheiligten Provinzial-Behörden; ich habe daher der Direktion der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft auch schon im Voraus versichern dürfen, daß dieser Beruf von Seiten der Königl. Regierung nicht wird verkannt werden, und daß sie auf Ihre Unterstützung in solchen Fällen jederzeit mit Sicherheit wird rechnen dürfen.

(Ministerialblatt 1841. Nr. 396. S. 246.)

3. Reskript der Königl. Ministerien des Innern und der Polizei, so wie der Finanzen, an den Königl. Ober-Präsidenten der Provinz Sachsen, die Brechung des Glatteises auf Eisenbahn-Fahrten betreffend, vom 16. Dezember 1841.

Das Verfahren der Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft, bei Glatteis der Lokomotive einen belasteten Transportwagen zum Brechen desselben vorangehen zu lassen, hat uns bewogen, die in Abschrift a. angeschlossene Verfügung an den Herrn Ober-Präsidenten der Provinz Brandenburg zu erlassen. Ew. Excellenz ersuchen wir, die darin enthaltenen Bestimmungen auch der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft zur Befolgung vorzuschreiben.

a.

In Verfolg des Berichts Ew. Excellenz vom 20. Februar c. ist über die Zulässigkeit des auf der Berlin-Potsdamer Eisenbahn angewendeten Verfahrens, der Lokomotive einen belasteten Transportwagen zur Brechung des Glatteises vorangehen zu lassen, das Gutachten des Regierungs-Bauraths Mellin zu Magdeburg, als eines mit dem Eisenbahn-Betriebe durch Erfahrung vertrauten Sachverständigen, erfordert, auch Erkundigung über das auf anderen Bahnen stattfindende Verfahren eingezogen worden.

Hiernach scheint es, da die Anwendung eines Sandstreu-Apparats nicht immer ausreicht, um die Verminderung der Adhäsion der Triebräder beim Glatteise zu beseitigen, und das Voraussenden einer besonderen Lokomotive, um solches zu brechen, oder das Vorspannen einer zweiten Lokomotive vor dem Zuge der Kostspieligkeit wegen nicht wohl allgemein zur Pflicht gemacht werden kann, daß das Vorschieben eines belasteten Transportwagens nicht füglich wird gänzlich verboten werden können. Andererseits sind aber dabei besondere Vorsichtsmaaßregeln und Bedingungen nothwendig befunden worden, um die Besorgnisse vor Unfällen zu beseitigen, welche durch den vorangehenden Wagen veranlaßt werden könnten. Dies kann zunächst in so fern geschehen, als der Transportwagen, namentlich beim Uebergange über Drehscheiben oder durch Ausweichstellen, so wie bei sich vorfindenden Hindernissen, leichter als die weit schwerere Lokomotive aus dem Geleise springen kann, zumal das Nachschieben des Wagens denselben an sich schon in gewissem Maaße in eine springende Bewegung versetzt; in einem solchen Falle ist dann die Gefahr weit größer, als beim Ausspringen der Lokomotive selbst, da die nachfolgende Lokomotive wahrscheinlich den Wagen zertrümmern und über ihn herstürzen würde. Eben dies würde der Fall sein, wenn der Wagen unversehens einmal bräche, so daß auch in dieser Hinsicht das Voranschieben eines solchen zur Vermehrung der Gefahr beiträgt. Endlich kann durch den vorangehenden Wagen dem Lokomotivführer die Aussicht auf die Bahn beschränkt werden, und namentlich tritt dies im Dunkeln und bei dichtem Nebel in so fern ein, als die Laternen an der Lokomotive dann die Bahn nicht in dem Maaße wie sonst erleuchten, respektive die etwaigen kleinen Hindernisse auf der Bahn, welche nicht die schwere Lokomotive, wohl aber den leichten Transportwagen aus dem Geleise zu bringen im Stande sind, dann nicht zeitig wahrgenommen werden können.

Aus diesen Rücksichten finden wir uns veranlaßt, in Betreff des Voranschiebens eines Transportwagens im Falle des Glatteises, die nachfolgenden Bestimmungen zu treffen, welche auch auf das Voranschieben des mit dem Schneepfluge versehenen Wagens ausgedehnt sind, da bei diesem im Wesentlichen gleiche Rücksichten eintreten:

1) Das Voranschieben eines Transportwagens zum Brechen des Glatteises, imgleichen das Voranschieben eines Schneepfluges in unmittelbarer Verbindung mit dem Zuge, ist im Dunkeln überhaupt nicht gestattet und auch am Tage nur bei hellem Wetter zulässig. Im Dunkeln oder bei dichtem Nebel muß zum Brechen des Glatteises eine besondere Lokomotive vorgelegt oder vorausgeschickt, der Schneepflug aber mit einer besonderen Lokomotive vorangesandt werden. In Betreff der Zwischenzeit, nach deren Verlauf der Zug der vorangehenden Lokomotive folgen darf, so wie der Entfernung, in welcher derselbe sich von ihr halten muß, sind die für die Abfertigung mehrerer hinter einander folgender Züge geltenden Vorschriften zu beachten.

2) Zum Brechen des Glatteises und zum Schneepfluge dürfen nur niedrige, nicht mit einem hohen Aufsatze versehene Transportwagen von starker, fester Bauart gebraucht werden; insbesondere ist darauf zu sehen, daß die Achsen und Räder, welche durchgehends nur von Schmiedeeisen sein dürfen, solide und in tüchtigem Stande seien. Die Wagen müssen mindestens mit 80 Zentnern belastet und die zum Brechen des Glatteises dienenden mit Bahnräumern (éclaireurs) versehen sein.

3) Beim Voranschieben eines zum Brechen des Glatteises dienenden Wagens oder Schneepfluges darf durch die Ausweichestellen oder über die Drehscheiben nur ganz langsam gefahren werden.

Ew. Excellenz ersuchen wir, diese Bestimmungen sowohl der Berlin-Potsdamer als auch der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft zur Befolgung eröffnen zu lassen. Der Herr Ober-Präsident von Sachsen ist ebenfalls hiervon in Kenntniß gesetzt und ersucht worden, solche auch der Magdeburg-Leipziger Gesellschaft vorzuschreiben.

Berlin, den 16. Dezember 1841.

Der Minister des Innern und der Polizei. Der Finanz-Minister.

(Ministerialblatt 1841. Nr. 565. S. 348.)

**4. Reskript des Finanz-Ministers an sämmtliche Ober-Präsidenten, um die in ihrem Bezirke liegenden Direktionen der Eisenbahn-Gesellschaften zu veranlassen, einen Deputirten zur Theilnahme an der Konferenz abzuordnen, welche im März 1843 zu Berlin über Eisenbahn-Angelegenheiten gehalten werden sollte, vom 18. Januar 1843.**

Bei den Anordnungen, welche zur Sicherung des Publikums gegen Unfälle und Gefahren für den Eisenbahn-Betrieb theils die Bahnpolizei-Reglements für die einzelnen Eisenbahnen, theils durch besondere Verfügungen getroffen worden sind, ist, in Ermangelung zulänglicher Erfahrungen, vorzugsweise auf dasjenige Rücksicht genommen worden, was von den einzelnen Gesellschaften selbst in Vorschlag gebracht oder im Wege der gemeinsamen Berathung zwischen ihnen und den Kommissarien für zweckentsprechend erachtet worden ist. Es hat dabei auf eine Gleichmäßigkeit der Bestimmungen für die verschiedenen Bahnen verzichtet werden müssen, indem den Abweichungen, welche bei den später eröffneten Bahnen als Verbesserungen der auf den früheren bestehenden Einrichtungen in Anregung kommen, nicht füglich entgegen ge-

treten werden konnte, andererseits aber die Aenderung dieser letzteren nicht wohl sofort angeordnet werden mochte. Unverkennbar ist es aber von Interesse, auf eine solche Gleichmäßigkeit Bedacht zu nehmen; insbesondere erscheint es von Wichtigkeit, das Signalwesen, vornämlich für die Fahrten im Dunkeln, auf den verschiedenen Bahnen gleichmäßig zu ordnen, da sonst, namentlich beim Uebergange des Personals von einer Bahn zur andern, leicht Irrungen und Gefahren entstehen können.

Es sind ferner im Laufe der Zeit von verschiedenen Seiten her im sicherheitspolizeilichen Interesse mancherlei Anordnungen zur Sprache gebracht worden, über welche eine mehrseitige Berathung sich vor der Beschlußnahme als angemessen ergiebt. Dahin gehören z. B. die Bestimmung wegen Verschlusses der Wagen, die Anordnung, daß hinter der Lokomotive stets ein Güterwagen folgen müsse, der Erlaß bestimmter Vorschriften über die Art des Aneinanderhängens der Lokomotive und der Wagen zur Sicherung der sofortigen Ablösbarkeit u. dgl. m. Eben so haben sich gegen die ergangenen Anordnungen, wie z. B. in Betreff der Anschaffung sechs- oder achträdriger Wagen und wegen der Maaßregeln zur Beseitigung des Schnees und des Glatteises, zum Theil Bedenken ergeben, deren mehrseitige Erwägung von Interesse ist.

Endlich ist es bei der weiteren Ausbildung des Eisenbahn-Systems von Wichtigkeit, Fürsorge dafür zu treffen, daß die Transportmittel der einen Bahn auf die andere übergehen können, da die Gleichheit der Spurweite hierzu allein nicht genügt, sondern auch in manchen anderen Punkten eine Uebereinstimmung nöthig ist, z. B. hinsichtlich der Breite und Höhe der Wagen, der Anordnung der Puffer, der Entfernung der Doppelgleise von einander u. dgl. m. Nachdem durch den längeren Betrieb auf verschiedenen inländischen Eisenbahnen sich nunmehr weitere Erfahrungen herausgestellt haben dürften, um über die verschiedenen Punkte, welche in obigen Beziehungen in Betracht kommen, mit einiger Zuverlässigkeit urtheilen zu können, erachte ich es für angemessen, darüber, unter Zuziehung der Direktionen der im Betrieb stehenden Bahnen, eine umfassende Berathung einzuleiten, damit hiernächst beschlossen werde, wie fern eine Gleichmäßigkeit der auf die Sicherheit des Betriebes einwirkenden Einrichtungen und Anordnungen herbeizuführen sei, und welche anderweitige Bestimmungen für den Eisenbahn-Betrieb sowohl als zur Sicherstellung der Möglichkeit des Befahrens der verschiedenen Bahnen mit denselben Transportmitteln sich als zweckmäßig und allgemein anwendbar ergeben möchten.

Ich ersuche daher Ew. ꝛc., das Direktorium der N. Eisenbahn-Gesellschaft zu veranlassen, einen Deputirten zur Theilnahme an dieser Berathung abzuordnen, welcher mit dem Betriebe der Bahn vertraut ist und über die gemachten Erfahrungen und die in Betracht kommenden Verhältnisse vollständige Auskunft zu geben vermag.

Die Verhandlungen werden am 23. März d. J. hierselbst beginnen, und unter Leitung des Referenten beim Finanz-Ministerium, Geh. Ober-Finanzrath v. Pommer-Esche II., Statt finden, bei welchem die Deputirten sich vorher zu melden haben werden.

Von dieser Maaßregel wollen Ew. ꝛc. sowohl der Königl. Regierung zu N., als auch den Eisenbahn-Direktionen Nachricht geben, mit der Aufforderung, diejenigen Punkte, auf welche sie noch aufmerksam zu machen haben möchten, mittelst Berichts mir anzuzeigen, damit solche mit zur Erwägung gezogen werden.

Berlin, den 18. Januar 1843.

Der Finanz-Minister.

Die Zusammenkunft wurde zu Berlin an dem festgesetzten Tage gehalten; über die dabei gefaßten Beschlüsse ist jedoch bis jetzt noch nichts veröffentlicht worden.

5. Reskript der Königl. Ministerien des Innern und der Finanzen, vom 17. August 1843, an die Königl. Regierung zu Potsdam, betreffend die unentgeltliche Benutzung der Eisenbahnhöfe für das Publikum, besonders zur Aufstellung von öffentlichem Straßenfuhrwerk.

Den Eisenbahn-Gesellschaften ist die Befugniß zur expropriationsweisen Erwerbung auf das zu den Bahnhöfen erforderliche Terrain, wie der Königl. Regierung auf den Bericht vom 30. Juni eröffnet wird, zugleich von dem Gesichtspunkte aus gestattet, daß die Anlage als öffentliche Straße und resp. als öffentlicher Platz dem Publikum diene, so weit es das Bedürfniß des Verkehrs auf der Eisenbahn erfordert. Ihr Privateigenthum an diesen Plätzen kann die Gesellschaft nur in so fern geltend machen, als dasselbe mit jenem Zwecke nicht in Widerspruch tritt. Die Bequemlichkeit des Publikums erfordert es nun, daß für die Aufstellung von Miethsfuhrwerk auf dem Bahnhofe zu Potsdam gesorgt werde, und da ein öffentliches Straßenfuhrwerk dort bereits eingerichtet ist, so liegt es in der Bestimmung desselben, daß eine angemessene Anzahl von Wagen zu den Ankunftszeiten des Dampfwagens auch auf dem Bahnhofe sich aufstelle. Von diesen öffentlichen Wagen ein Stättegeld oder eine anderweitige Abgabe zu fordern, ist die Eisenbahn-Gesellschaft nicht berechtigt, da sie verpflichtet ist, die Auffahrt derselben zu Gunsten der Passanten zu gestatten, und die Benutzung ihres Bahnhofes zu denjenigen Bedürfnissen einzuräumen, welche jener Verkehr mit sich bringt.

Wenn die Gesellschaft außer jenen öffentlichen Wagen, deren Zahl nach dem Bedürfniß und nach der Beschaffenheit des öffentlichen Fuhrwerks von der Polizei-Behörde zu bestimmen ist, auch noch andere Wagen, so weit es der Raum gestattet, auffahren lassen will, so steht nichts entgegen, ihr in so weit wegen eines Arrangements mit bestimmten Fuhrleuten gegen Pacht und Stättegeld völlig freie Hand zu lassen.

(Ministerialblatt 1843. Nr. 332. S. 250.)

6. Zirkular-Reskript der Königl. Ministerien der Finanzen und des Innern, vom 20. September 1843, an die Königl. Ober-Präsidenten der Provinzen Brandenburg, Pommern, Schlesien, Sachsen und der Rheinprovinz, so wie abschriftlich an das Königl. Polizei-Präsidium zu Berlin, die Verschließung und Oeffnung der Thüren an den Eisenbahnwagen betreffend.

Ew. 2c. erhalten in der Anlage a. Abschrift des an den Königl. Eisenbahn-Kommissarius, Regierungs-Rath N. hierselbst, heute erlassenen Bescheides, die Verschließung und Oeffnung der Thüren an den Personenwagen auf den Eisenbahnen betreffend, zur geneigten Kenntnißnahme und weiteren gefälligen Benachrichtigung der betreffenden Königl. Kommissarien.

a.

Auf Ew. 2c. Anfrage vom 8. v. M. erwidern wir unter Bezugnahme auf §. 20. des Ihnen inzwischen zugegangenen Berathungs-Protokolls vom 5. April c., daß der Direktion der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft hiernach überlassen werden kann, die Personenwagen so einzurichten, daß die Passagiere die Thüren allein zu öffnen im Stande sind.

Es muß jedoch die Einrichtung so getroffen werden, daß die Thüren nicht anders als von Außen, also nur durch das Hinauslehnen geöffnet werden können, und daß jede Thür mit einem doppelten Verschluß, worunter mindestens ein Vorreiber,

versehen wird; auch ist es wünschenswerth, daß die Einrichtung bei allen Wagen derselben Bahn übereinstimmend ausgeführt werde.

Berlin, den 20. September 1843.

Der Finanz-Minister. Der Minister des Innern.

(Ministerialblatt Nr. 391. S. 297.)

## 7. Gesetz über die Aktien-Gesellschaften.

Wir Friedrich Wilhelm rc. verordnen über die Rechtsverhältnisse der Aktien-Gesellschaften, auf den Antrag Unseres Staats-Ministerii und nach erfordertem Gutachten Unseres Staatsraths, für den ganzen Umfang Unserer Monarchie, was folgt:

### I. Allgemeine Grundsätze.

§. 1.

Aktien-Gesellschaften mit den im gegenwärtigen Gesetze bestimmten Rechten und Pflichten können nur mit landesherrlicher Genehmigung errichtet werden.

Der Gesellschafts-Vertrag (das Statut) ist zur landesherrlichen Bestätigung vorzulegen.

§. 2.

Der Gesellschafts-Vertrag ist gerichtlich oder notariell aufzunehmen oder zu vollziehen. Derselbe muß insbesondere bestimmen:

1) die Firma und den Sitz der Gesellschaft;
2) den Gegenstand des Unternehmens, und ob dasselbe auf eine gewisse Zeitdauer beschränkt ist oder nicht;
3) die Höhe des Grund-Kapitals, so wie der einzelnen Aktien, und ob diese auf jeden Inhaber, oder auf bestimmte Inhaber gestellt werden sollen;
4) die Grundsätze, nach welchen die Bilanz (§. 24) aufzunehmen ist;
5) die Art der Vertretung und die Formen für die Legitimation der Vertreter;
6) die Form, in welcher die Zusammenberufung der Mitglieder erfolgt;
7) die Art und Weise, wie das Stimmrecht von den Mitgliedern ausgeübt wird;
8) die Gegenstände, über welche schon durch einfache Stimmenmehrheit, oder nur durch eine noch größere Anzahl von Mitgliedern Beschluß gefaßt werden kann;
9) die öffentlichen Blätter, in welchen die von der Gesellschaft ausgehenden Bekanntmachungen erfolgen sollen.

§. 3.

Der bestätigte Gesellschafts-Vertrag wird durch das Amtsblatt desjenigen Regierungsbezirks, in welchem die Gesellschaft ihren Sitz hat, bekannt gemacht.

Eine Anzeige von der Bestätigung des Gesellschafts-Vertrages ist in die Gesetzsammlung aufzunehmen.

Ist jedoch der Gesellschaft die Ausstellung von Aktien auf jeden Inhaber gestattet, oder sind derselben, über die Bestimmungen des gegenwärtigen Gesetzes hinaus, besondere Vorrechte beigelegt worden, oder sind im Statut die Bestimmungen des gegenwärtigen Gesetzes abgeändert, so muß die vollständige Aufnahme des Gesellschafts-Vertrages nicht blos in das Amtsblatt, sondern auch in die Gesetzsammlung erfolgen. Die Kosten der Bekanntmachung durch das Amtsblatt trägt die Gesellschaft.

§. 4.

Jede Veränderung oder Verlängerung des Gesellschafts-Vertrages bedarf ebenfalls der landesherrlichen Genehmigung, so wie der im §. 3 vorgeschriebenen Bekanntmachung.

§. 5.

Die Aktien-Gesellschaft darf keine Firma annehmen, welche die Namen der Betheiligten ausdrückt, sondern ist nach dem Gegenstande, für welchen sie errichtet worden, zu benennen.

§. 6.

Die Konzession einer Aktien-Gesellschaft kann vom Landesherrn aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls gegen Entschädigung zurückgenommen werden. Die Entschädigung erstreckt sich jedoch nur auf den wirklichen Schaden, nicht auf den entgangenen Gewinn. Ueber die Höhe der Entschädigung entscheidet in streitigen Fällen der Richter.

§. 7.

Macht sich eine Aktien-Gesellschaft eines groben Mißbrauchs ihrer Privilegien schuldig, so geht dieselbe ihres Rechts ohne Entschädigung verlustig. Die Aufhebung des Rechts kann jedoch in diesem Falle nur durch Richterspruch erfolgen.

## II. Rechtsverhältniß der Aktien-Gesellschaften und der Aktionäre.

### 1) Im Allgemeinen.

§. 8.

Aktien-Gesellschaften erhalten durch die landesherrliche Genehmigung die Eigenschaft juristischer Personen und insbesondere das Recht, Grundstücke und Kapitalien auf ihren Namen zu erwerben und in das Hypothekenbuch eintragen zu lassen.

§. 9.

Die Aktien-Gesellschaften, welche auf Gewerbe- oder Handelsunternehmungen gerichtet sind, haben kaufmännische Rechte und Pflichten. Uebernehmen sie Wechsel-Verbindlichkeiten, so ist zwar der Wechsel-Prozeß gegen sie zuläßig, die Exekution findet jedoch nur in das Vermögen der Gesellschaft Statt. An Orten, wo kaufmännische Korporationen bestehen, sind sie denselben beizutreten verpflichtet.

§. 10.

So weit das Statut über die Rechte und Pflichten der Aktionäre gegen einander keine besonderen Bestimmungen enthält, kommen die am Sitz der Gesellschaft geltenden gesetzlichen Vorschriften über Gesellschafts-Verträge zur Anwendung.

### 2) Aktien auf jeden Inhaber.

§. 11.

Wird der Gesellschaft die Ausstellung von Aktien auf jeden Inhaber gestattet, so darf

1) die Ausgabe der Aktien vor Einzahlung des ganzen Nominalbetrages derselben nicht erfolgen, und eben so wenig dürfen über die geleisteten Partialzahlungen Promessen oder Interimsscheine, welche auf den Inhaber lauten, ausgestellt werden;
2) der Zeichner der Aktie ist für die Einzahlung von 40 Prozent des Nominalbetrages der Aktie unbedingt verhaftet; von dieser Verpflichtung kann derselbe weder durch Uebertragung seines Anrechts auf einen Dritten sich befreien, noch Seitens der Gesellschaft entbunden werden;
3) ob und unter welchen Maaßgaben nach erfolgter Einzahlung von 40 Prozent die Uebertragung der aus den geleisteten Zahlungen entspringenden Rechte und Verbindlichkeiten an einen Dritten zuläßig ist, muß im Gesellschafts-Vertrage bestimmt werden.

3) Aktien auf bestimmte Inhaber.

§. 12.

Werden die Aktien auf bestimmte Inhaber ausgestellt, so muß die genaue Bezeichnung derselben nach Namen, Wohnort und Stand in das Aktienbuch der Gesellschaft eingetragen werden.

Geht das Eigenthum der Aktie auf einen Andern über, so ist dieser zur Vermerkung in dem Aktienbuche anzumelden.

Im Verhältniß zu der Gesellschaft werden nur Diejenigen als die Eigenthümer der Aktien angesehen, die als solche im Aktienbuche verzeichnet sind.

§. 13.

So lange der Aktionär den Betrag der Aktie nicht vollständig berichtigt hat, wird er durch Uebertragung seines Anrechts auf einen Andern von der Verbindlichkeit zur Zahlung des Rückstandes nur dann befreit, wenn die Gesellschaft hierzu ihre Einwilligung ertheilt.

Auch in diesem Falle bleibt der austretende Aktionär auf Höhe des Rückstandes für alle bis dahin von der Gesellschaft eingegangenen Verbindlichkeiten noch auf Ein Jahr, vom Tage des Austritts an gerechnet, subsidiarisch verhaftet.

4) Gemeinsame Bestimmungen für beide Arten von Aktien.

§. 14.

Im Gesellschafts-Vertrage können für den Fall der verzögerten Einzahlung des gezeichneten Aktien-Betrages oder eines Theils desselben Konventional-Strafen ohne Rücksicht auf die sonst Statt findenden gesetzlichen Einschränkungen festgesetzt werden.

§. 15.

Kein Aktionär ist schuldig, zu den Zwecken der Gesellschaft und zur Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten mehr beizutragen, als den Nominalbetrag der Aktie; er kann aber auch außer dem Falle der Auflösung der Gesellschaft den eingezahlten Betrag niemals zurückfordern.

§. 16.

Der Aktionär tritt für seine Person zu den Gläubigern der Gesellschaft nicht in das Verhältniß eines Schuldners, sondern bleibt, so weit der Betrag der Aktie noch nicht berichtigt ist, nur Schuldner der Gesellschaft.

§. 17.

Die Gesellschaft darf das statutenmäßige Grundkapital durch Rückzahlung an die Aktionäre nicht verkleinern.

Die Stipulation von Zinsen zu bestimmter Höhe ist nur für denjenigen, im Statute anzugebenden Zeitraum zulässig, welchen die Vorbereitung des Unternehmens bis zum Anfange des vollen Betriebes erfordert. Von letzterem Zeitpunkte an darf unter die Aktionäre, sei es in Form von Zinsen oder Dividenden, ein Mehreres als nach den Jahresabschlüssen sich an Ueberschuß ergiebt, nicht vertheilt werden.

§. 18.

Bei entstehender Insolvenz der Gesellschaft sind die Aktionäre zur Erstattung der früher an sie ausgezahlten Zinsen und Dividenden nicht verbunden.

## III. Rechte und Pflichten der Vorsteher der Gesellschaft.

§. 19.

Die Geschäfte der Gesellschaft werden durch einen, nach Vorschrift des Statuts bestellten Vorstand verwaltet, dessen jedesmalige Mitglieder öffentlich bekannt gemacht werden müssen. (§. 2. Nr. 9.)

§. 20.

Die Vorsteher sind aus den von ihnen Namens der Gesellschaft geführten Ge-

schäften und eingegangenen Verbindlichkeiten für ihre Person einem Dritten nur dann verpflichtet, wenn sie den Bestimmungen im §. 11. Nr. 1, §§. 12, 17, 24, 25, 27 und 29 entgegen handeln.

§. 21.

Die Befugniß des Vorstandes zur Vertretung der Gesellschaft bei gerichtlichen und außergerichtlichen Geschäften erstreckt sich auf diejenigen Fälle, in welchen eine Spezial-Vollmacht erforderlich ist.

§. 22.

Die Insinuation der Vorladungen und anderer Zufertigungen an die Gesellschaft ist gültig, auch wenn sie nur an Ein Mitglied des Vorstandes geschieht.

§. 23.

Eide Namens der Gesellschaft werden von dem Vorstande abgeleistet.

§. 24.

Der Vorstand ist schuldig, die zur Uebersicht der Vermögenslage erforderlichen Bücher zu führen, auch in den ersten drei Monaten eines jeden Geschäftsjahres eine Bilanz des Gesellschaftsvermögens zu ziehen und in ein dazu bestimmtes Buch einzutragen. Die Bilanz ist der Regierung mitzutheilen, in deren Bezirke die Gesellschaft ihren Sitz hat.

§. 25.

Ergiebt sich aus der letzten Bilanz, daß sich das Grundkapital um die Hälfte vermindert hat, so muß der Vorstand dies unverzüglich öffentlich bekannt machen. Die Regierung muß in diesem Falle von den Büchern der Gesellschaft Einsicht nehmen und kann nach Befinden der Umstände die Auflösung der Gesellschaft verfügen.

§. 26.

Beträgt das Vermögen der Gesellschaft nach der vorgelegten Bilanz nicht mehr so viel, daß dasselbe die Schulden deckt, so muß das Gericht, welchem die Regierung davon Mittheilung zu machen hat, den Konkurs (Falliment) von Amtswegen eröffnen.

§. 27.

Die Bücher der Gesellschaft sind dreißig Jahre lang aufzubewahren. Bei Auflösung der Gesellschaft sind die Bücher dem Handelsgerichte des Orts oder Bezirks, oder wo besondere Handelsgerichte nicht bestehen, dem Zivilgerichte, welchem die Gesellschaft unterworfen ist, zur Aufbewahrung auf die Dauer von zehn Jahren zu übergeben.

## IV. Auflösung der Gesellschaft.

§. 28.

Durch den Tod einzelner Mitglieder wird die Gesellschaft nicht aufgelös't; auch können einzelne Mitglieder nicht auf Theilung antragen. Dagegen hört die Gesellschaft auf:

1. in den Fällen der §§. 6 und 7;
2. durch Ablauf der statutenmäßig bestimmten Zeit;
3. durch statutenmäßigen Beschluß der Mitglieder, mit landesherrlicher Genehmigung;
4. durch Verfügung der Regierung im Falle des §. 25;
5. durch Eröffnung des Konkurses (Falliments).

§. 29.

Die bevorstehende Auflösung der Gesellschaft ist in den Fällen des §. 28. Nr. 1—4 zu drei verschiedenen Malen durch die öffentlichen Blätter (§. 2. Nr. 9) bekannt zu machen.

Die Vertheilung des Gesellschafts-Vermögens darf nicht eher vollzogen werden, als nach Verlauf von sechs Monaten, von dem Tage an gerechnet, wo die Bekanntmachung zum dritten Male erfolgt ist. Durch diese Bekanntmachung müssen zugleich die Gläubiger aufgefordert werden, sich bei der Gesellschaft zu melden. Die bekannten Gläubiger sind hierzu durch besondere Erlasse aufzufordern. Diejenigen Gläubiger, welche sich nicht innerhalb sechs Monaten melden, gehen ihrer Rechte, zu Gunsten der Gesellschaft, verlustig. Im Falle der Auflösung wegen Insolvenz (§. 28. Nr. 5) tritt das Konkurs- (Falliments-) Verfahren ein.

§. 30.

Auf die bereits bestehenden Aktien-Gesellschaften findet dieses Gesetz keine Anwendung.

Urkundlich ꝛc.

(Gesetzsamml. v. 9. November 1843. S. 143.)

## L. Abgeschlossene Staatsverträge.

1. Staatsvertrag zwischen Preußen, Hannover und Braunschweig über die Ausführung einer Eisenbahn von Magdeburg, Braunschweig, Hannover nach Minden vom 10. April 1841.
   (Gesetzsamml. 1842. Nr. 2242. S. 65.)
2. Staatsvertrag zwischen Preußen und Braunschweig über die Herstellung einer Eisenbahn von Magdeburg nach Braunschweig, vom 10. April 1841.
   (Gesetzsamml. 1842. Nr. 2243. S. 72.)
3. Staatsvertrag zwischen Preußen, Kurhessen, Sachsen-Weimar-Eisenach und Sachsen-Coburg und Gotha, die Anlegung einer Eisenbahn von Halle nach Cassel betreffend, vom 20. Dezember 1841.
   (Merseburger Amtsblatt 1842. Nr. 19. S. 133.)
4. Staatsvertrag zwischen Preußen, Dänemark, Mecklenburg-Schwerin und den freien und Hansestädten Lübeck und Hamburg, die Herstellung einer Eisenbahn-Verbindung zwischen Berlin und Hamburg betreffend, vom 8. November 1841.
   (Potsdamer Amtsblatt 1842. Beilage zu St. 12.)
5. Staatsvertrag zwischen Preußen und Sachsen, die Herstellung einer Eisenbahn-Verbindung zwischen Breslau und Dresden betreffend, vom 24. Juli 1843.
   (Gesetzsamml. 1843. Nr. 2400. S. 403.)

Der Inhalt dieser Staatsverträge wird bei den betreffenden Eisenbahnen angeführt werden. —

## M. Staatshülfe beim Eisenbahnbau.

So bedeutend und zweckmäßig die im Vorhergehenden angeführte Gesetzgebung Preußens in Betreff der Eisenbahnen ist, so konnte die Regierung doch wohl nicht erwarten, hierdurch allein das Eisenbahnnetz hervorzurufen, welches Preußen zur engen Verbindung seiner einzelnen Provinzen nothwendig bedurfte. — Ein allgemeiner Ueberblick der Karte und der ausgeführten, begonnenen oder beschlossenen Eisenbahnbauten empfiehlt für den preußischen Staat die Anlage eines in Berlin sich schneidenden Kreuzes, von Tilsit nach

Aachen über Minden und von Stettin bis zur Spitze von Schlesien, welchem nur noch Behufs der Verbindung mit Cassel und Frankfurt a. M., so wie mit Posen Zweigbahnen hinzutreten dürfen, um zu begrenzen und zu erschöpfen, was nach billigen Anforderungen im vereinigten Interesse der verschiedenen Provinzen und des Gesammtwohls von der Staatsregierung erbeten und erwartet werden durfte. Die angestellten, in die spezielleren Verhältnisse tiefer eingehenden Untersuchungen ergaben ein mit der allgemeinen Ansicht übereinstimmendes Resultat, und in militärischer Hinsicht führte eine talentvolle und kenntnißreiche Prüfung zu dem Ausspruche, daß die Sorge für die Wehr im Kriege mit der Sorge für den Verkehr im Frieden zusammenfalle.

Von diesem großen Kreuze nun, und in dasselbe passend, hatte die Privat-Spekulation innerhalb des Königreichs beträchtliche und theilweise schwierige Strecken bereits gebaut oder in Angriff genommen, es stand aber wohl nicht zu erwarten, daß durch den in der neuesten Zeit erwachten Spekulationsgeist ohne Hülfe des Staats das Werk vollständig ausgeführt werden würde, da eine Rentabilität vieler Strecken sich nicht als wahrscheinlich herausstellte. Daß der Staat einschreiten müsse, damit waren zur damaligen Zeit Alle einverstanden, auf welche Art dies aber geschehen sollte, darin waren die erhobenen Stimmen sehr verschieden. Drei Wege konnten dazu vom Staate eingeschlagen werden:

1. Die Bildung von Privatgesellschaften, welchen der Staat einen bestimmten, ein für alle Mal festzustellenden Zuschuß durch Zahlung eines Kapitals oder einer jährlichen Rente oder durch Uebernahme von Lieferungen und Leistungen bewilligte.
2. Die Bildung von Privat-Gesellschaften, welchen der Staat einen unbestimmten, den Ertrag des verwendeten Kapitals bis zu einem gewissen Zinsfuße ergänzenden Zuschuß, die Zinsen-Garantie, zugestand.
3. Der Bau durch die Staatsregierung, und in diesem Falle entweder der Betrieb durch sie oder durch Privat-Unternehmer.

Der erste Weg bot, bei der Lage der Dinge, nur eine geringe Aussicht auf Erfolg dar. Auf die einen günstigen Ertrag gewährenden Strecken hatte sich der Unternehmungsgeist mit richtigem Urtheile zuvörderst gerichtet; bei andern, ein gewinnreiches Resultat versprechenden Linien waren die Erwartungen getäuscht worden und bittere Verluste hatten Statt gefunden oder standen noch bevor; für solche Bahnen, denen selbst die Vorausberechnung nur einen zweifelhaften oder mäßigen Erfolg verhieß, war das früher durch den Reiz der Neuheit so leicht bewegliche Kapital nicht mehr flüssig zu machen. Die der Spekulation für Eisenbahnbauten günstige Periode war sowohl in Deutschland als in den angrenzenden Ländern abgelaufen, und jeder mit den Hebeln für die Bewegung der Kapitale vertraute Finanzmann mußte darin einstimmen, daß der preußische Staat, wenn er Eisenbahn-Gesellschaften durch die Hoffnung auf einen nicht gewährleisteten Gewinn hervorrufen wollte, entweder durchaus unverhältnißmäßige Opfer bringen, oder auf die Fruchtlosigkeit seiner Versuche im Voraus gefaßt sein mußte.

Der zweite Weg war rücksichtlich der Flüssigmachung des erforderlichen

Kapitals allerdings von durchaus sicherem, allein rücksichtlich der vom Staate zu übernehmenden Leistungen von sehr unsicherem Erfolge. Die Gewährleistung des Ertrages von Privat-Unternehmungen, jederzeit ein bedenkliches Beginnen, läßt sich nur dann rechtfertigen, wenn die Regierung von ihrem Standpunkte aus mit größerer Zuverlässigkeit als Privatpersonen die Ueberflüssigkeit ihrer Garantie voraus zu berechnen vermag, wenn sie, einen reichen Gewinn erwartend, durch die Verbürgung eines mäßigen, die bessere Verwendung ruhender Kapitale befördern und den erschlafften Unternehmungsgeist zu neuer Thätigkeit anfeuern will. Sobald die Gesellschaften die Ueberzeugung gewonnen haben, daß sie mit richtig angewandter Thätigkeit und Sparsamkeit einen weit höheren Ertrag erzielen können, als der Staat ihnen verbürgte, so verliert dessen Garantie für sie die Bedeutung, für den Staat die Gefahr.

Wird hingegen die Gewährleistung eines festen Zinsfußes in Anspruch genommen und zugestanden, weil voraussichtlich der Ertrag unter demselben bleiben oder ihn mit Mühe erreichen wird, so fehlt für die Unternehmer der stärkste und natürlichste Antrieb, die Erhöhung des Ertrages durch Anspannung ihrer Kräfte und durch wohlberechnete Sparsamkeit zu erzielen; vielmehr ist ihnen eine Veranlassung zur Lässigkeit, zur Gleichgültigkeit und selbst zur Verschwendung gegeben, die nur bei einem nicht geringen Grade von moralischer Kraft und Tüchtigkeit ohne nachtheilige Einwirkungen bleiben kann.

Längere Eisenbahnlinien, wofür die Zinsen-Garantie auf Grund der Erwartung eines weit höheren Ertrages gewährt werden konnte, waren im preußischen Staate nicht mehr aufzufinden; wollte er sie für die zu erbauenden bewilligen, so mußte er höchst wahrscheinlich für Alle Zuschüsse zu leisten haben und ihren schwer zu ermessenden Betrag theilweise von dem guten Willen, der Fähigkeit und der Rechtlichkeit solcher Personen abhängig machen, über deren Handlungen ihm keine oder nur eine schwache Kontrole zustände. Allerdings war eine Zinsengarantie mit beschränkenden Bestimmungen denkbar. Es konnte die Höhe des Anlagekapitals vorgängig festgestellt, es konnte ein bestimmter Theil der rohen Einnahme als reine Einnahme angenommen und den Gesellschaften überlassen werden, ein größeres oder ein kleineres Kapital anzulegen, einen größeren oder einen kleineren Theil der Einnahme auf den Betrieb zu verwenden. Allein diese und ähnliche Feststellungen konnten für die Unternehmer die Gefahr eines Verlustes und demnach diejenigen Schwierigkeiten erzeugen, welche hinsichtlich der Bildung von Gesellschaften auf dem erst besprochenen Wege vorausgesehen wurden.

Die Beschaffung des Kapitals zu Eisenbahnbauten von geringer Rentabilität durch die Garantie der Zinsen unterscheidet sich nicht von einer gewöhnlichen Anleihe, und in Vergleichung zu der Ausführung durch die Staatsregierung selbst tritt nur der Unterschied ein, daß der Bau, anstatt durch Regierungsbeamte, durch Unternehmer geleitet wird, und zwar durch Unternehmer, mit welchen ein Vertrag zu festen Preisen nicht abgeschlossen und von welchen eine Verantwortlichkeit nicht übernommen wird. Es würde darin das Bekenntniß zu liegen scheinen, daß die Staatsregierung in ihre eigenen Kräfte kein Vertrauen setze, und daß sie aus diesem Grunde die Verwendung

und Verwaltung eines Theils des National-Vermögens andern, von ihr unabhängigen und ihr nicht verantwortlichen Männern zu übertragen vorziehe.

Der früher häufig angeführte Grund, daß Privat-Gesellschaften wohlfeiler bauen, als Regierungen, durfte nicht mehr mit gleichem Gewichte geltend gemacht werden, da, wenngleich deren bisherige Thätigkeit manche Beispiele geliefert hatte, doch die Oekonomie nicht gerade ihre ausgezeichnete Seite gewesen ist. Ueberdies war es nicht unbedingt nöthig, auf die Benutzung solcher Fähigkeiten aus dem Kreise der Privat-Gesellschaften zu verzichten, die sich in den drei Stadien des Eisenbahnwesens: in der Projektirung, in der Ausführung und im Betriebe, bewährt hatten, wenn der dritte Weg, der Bau durch die Staatsregierung, gewählt wurde.

Unleugbar wäre dieser Schritt wichtig und folgenschwer gewesen. Es beruhte jedoch seine Wirksamkeit weniger in dem durch ihn bedingten großen Kapital-Aufwande, welcher dem Wesen nach im Falle der Wahl eines der beiden andern Wege größer sein würde, als in der Vermehrung der ohnehin so umfangreichen und in uneigenthümliches Gebiet hinübergreifenden Regierungs-Geschäfte. Wenn aber anerkannt werden muß, daß die Darstellung der öffentlichen Verbindungswege eines Landes zu denjenigen Unternehmungen gehört, die am unbedenklichsten der Zentral-Gewalt überlassen werden müssen, so galt dies in erhöhtem Maaße von dem gegenwärtigen Falle, welcher, auf den einzelnen Bezirk oder einzelne Provinzen sich nicht beschränkend, alle Provinzen der Monarchie berührte und deren äußerste Grenzpunkte erreichte. — Vereinfachen konnte sich die der Staatsregierung neu zufallende Last, wenn eine besondere, den übrigen Verwaltungs-Mechanismus nicht störende und von ihm nicht gestörte Abtheilung der Verwaltung die gesammten Eisenbahn-Angelegenheiten übernommen hätte. Außerdem verminderte sich die Zunahme der administrativen Geschäfte, dem Umfange und der Dauer nach, ungemein, wenn die Staatsregierung nur die Eisenbahnen baute und den Betrieb Privat-Gesellschaften überließ, denen er in den abzuschließenden Verträgen zugleich die Unterhaltung der Bahnen auferlegte und sich auf die Ueberwachung der Vertrags-Erfüllung beschränkte.

Die rücksichtlich der Bildung von Aktien-Gesellschaften für den Bau der großen Eisenbahnlinien in Preußen vorhergesehenen Schwierigkeiten fielen weg, wenn die Gesellschaften sich blos mit dem Betriebe zu befassen hatten. Das zusammenzuschießende Kapital war alsdann verhältnißmäßig klein und folgte daher eher solchen Einflüssen, die nicht ausschließlich aus der vorherberechneten Rentabilität entspringen. Bestehende, mit ihrer Linie an einen Abschnitt der Staats-Eisenbahn anschließende Gesellschaften, welche bereits mit einem ansehnlichen Betriebsmaterial und Werkstätten zu dessen Vermehrung und Reparation versehen waren, konnten sowohl im eigenen Interesse als in subjektiven Wünschen die Veranlassung zur Ausdehnung ihres Betriebes finden. Auch in den von der Linie berührten Städten und Bezirken mußte das natürliche Verlangen entstehen, sich ein gewisses Maaß des Einflusses auf die Einrichtungen des Betriebes durch Theilnahme an demselben zu sichern. Erwägt man zugleich die größere Leichtigkeit, das Kapital und dessen wahr-

scheinliche Rente voraus zu bestimmen, so durfte man erwarten, daß für die Uebernahme des Eisenbahnbetriebes eine dem Staate erwünschte Konkurrenz eintreten würde.

Die Absteckung der Grenze zwischen den vom Staate und von Privat-Gesellschaften, namentlich mit Beziehung auf Bahnhöfe, stehende Maschinen, Wasserstationen u. s. w., zu bewirkenden Anlagen, und eben so die Anordnungen, um die erforderliche Einheit und das Ineinandergreifen des Betriebes durch die verschiedenen Gesellschaften herbeizuführen, waren zwar nicht ganz leichte Aufgaben; vor der Ueberschätzung ihrer Schwierigkeiten konnte jedoch die Erwägung schützen, daß die Erfahrung in England und selbst in Deutschland bereits manche gute Lehre über die zweckmäßige Einrichtung des Anschlusses zwischen zwei oder mehreren Eisenbahn-Gesellschaften an die Hand gegeben hatte, und daß auch die Mittel zur Verbesserung dieser Einrichtungen an den zahlreich vorhandenen Beispielen studirt werden konnten.

So viel Gründe für den letzteren Weg zur damaligen Zeit auch angeführt werden mochten, und so viel Vertheidiger sich dafür aufwarfen; der Staat erwählte denselben doch nicht, er schlug vielmehr eine Bahn ein, welche die beiden ersten angeführten Schritte vereinigte. Daß er hierbei auf eine den Staats-Interessen und dem Unternehmen förderliche Weise verfuhr, dies beweisen schon die jetzigen Resultate, indem der Bau mehrerer Bahnen gesichert und in Ausführung begriffen ist, wozu längere Zeit hindurch die nöthigen Kapitale nicht aufgebracht werden konnten. — Wir wollen daher jetzt zu dem vom Staate eingeschlagenen Wege übergehen, um alsdann nach Anführung des Gethanen das Zweckmäßige und Gute dieser Einrichtung von selbst einsehen zu können.

Preußen befand sich durch lange Zeit geführten guten Haushalt in der Lage, nachdem es eine bedeutende Summe der Staatsschulden getilgt hatte, seinen Bewohnern Erleichterung der Abgaben zu verschaffen, indem es einen Steuer-Erlaß von 1,600000 Thlr. eintreten lassen konnte, welchen es dazu bestimmte, um die Salzpreise zu erniedrigen. Zugleich stellte es die Beförderung einer umfassenden Eisenbahn-Verbindung in Aussicht, und berief, um hierüber die Ansichten des Landes zu hören, einen Ausschuß sämmtlicher Provinzialstände in Berlin zusammen. Die an diesen Ausschuß im Oktober 1842 erlassene Denkschrift besagt in ihrer zweiten Hälfte, wo sie auf die Eisenbahnen übergeht, im Wesentlichen Nachstehendes:

„Man glaubt — mit Recht — in möglichst vollkommenen Verbindungsmitteln einen der kräftigsten Hebel des gewerblichen Verkehrs zu finden, und es hat sich vielfach die Ansicht geltend gemacht, daß die Herstellung größerer Eisenbahnlinien in denjenigen Provinzen der Monarchie, die ohne eine kräftige Hülfe von Seiten des Staats auf den Besitz solcher Anlagen verzichten müssen, auf den gewerblichen Verkehr befruchtender wirken und dadurch den Wohlstand des Volks kräftiger befördern dürfte, als eine für den Einzelnen wenig fühlbare Steuer-Ermäßigung, und daß darin namentlich die ärmere Klasse der Bevölkerung eine reiche Erwerbsquelle finden würde.

Des Königs Majestät haben Sich zwar einerseits durch Erörterungen die-

ser Art nicht bestimmen lassen können, die dem Lande ertheilte und von der überwiegenden Mehrzahl seiner verfassungsmäßigen Vertreter mit Dank angenommene Zusicherung eines der finanziellen Lage des Staats entsprechenden Steuer-Erlasses zurückzunehmen; Allerhöchstdieselben haben aber andererseits in Ihrer Weisheit das Gewicht der Gründe nicht verkannt, auf denen jene Wünsche und Ansichten beruhen, und daher eine nähere Prüfung derselben angeordnet.

Das Ergebniß dieser Prüfung ist Folgendes:

Außer den schon in Betrieb gesetzten vaterländischen Eisenbahnen können nur die nachstehend genannten als gesichert angesehen werden, nämlich die Bahnen

von Berlin nach Stettin,
von Berlin nach Frankfurt,
von Magdeburg nach Halberstadt,
von Köln nach Bonn,
von Breslau nach Freiburg und
von Breslau nach Oppeln.

Neben denselben sind zur Herstellung eines alle Provinzen der Monarchie umfassenden Eisenbahnnetzes theils erforderlich, theils sehr wünschenswerth:

1. eine Bahn von der Hannoverschen Landesgrenze bei Minden nach Köln,
2. eine Bahn von Halle durch Thüringen in der Richtung auf den Mittelrhein,
3. eine Bahn, die, mit Benutzung einer der im Bau begriffenen Bahnen von Berlin zur Oder, Berlin mit Königsberg und, vermittelst einer Zweigbahn, mit Danzig verbände, auch, unter Umständen, bis zur Russischen Grenze fortgesetzt werden könnte,
4. eine Bahn von Frankfurt nach Breslau und von Oppeln zur Oesterreichischen Grenze,
5. eine Bahn zur Verbindung von Posen einerseits mit der nach Preußen, andererseits mit der durch Schlesien führenden Linie.

Die politische, militairische und kommerzielle Wichtigkeit dieser Bahnlinien unterliegt keinem Zweifel. Die meisten darunter sind bereits theils auf Veranlassung, theils unter dem Beirath und Beistande des Staats Gegenstand sorgfältiger Untersuchungen und anderer vorbereitenden Verhandlungen geworden, und es wird allgemein anerkannt, daß es für das Wohl des Landes höchst wünschenswerth und, wenn man nicht hinter den Anforderungen der Zeit zurückbleiben wolle, selbst nothwendig sei, alle jene Eisenbahnen so bald wie möglich zur Ausführung zu bringen.

So wenig nun hiernach das Bedürfniß eines umfassenden Eisenbahn-Systems wie das angegebene verkannt werden kann, eben so wenig darf man sich darüber täuschen, daß dasselbe ohne eine wesentliche und nachhaltige Hülfe von Seiten des Staats, und namentlich ohne einen durch den Staat für jene verschiedenen Bahnen begründeten Kredit, auf lange Zeit unausgeführt bleiben würde. Der Grund davon ist theils in der für den Anfang zweifelhaften Rentabilität der meisten unter den genannten Eisenbahnen, die gleich-

wohl für den Verkehr des Landes von der entschiedensten Wichtigkeit sind, theils in dem Umstande zu suchen, daß erfahrungsmäßig die Aktien solcher Unternehmungen nach Einzahlung eines Theiles ihres Nominalbetrages durch die Agiotage auf einen verhältnißmäßig sehr niedrigen Kours herabgedrückt zu werden pflegen, was denn die Bildung neuer Aktien-Gesellschaften der Art, der Regel nach, ganz unmöglich macht. Diesem letzteren Umstande namentlich ist es beizumessen, daß selbst für die Bahn von der Weser zum Rhein, welche sich offenbar günstigerer Verhältnisse erfreut, als mehrere der übrigen angeführten Linien, von der Gesellschaft, welche deren Ausführung beabsichtigt, sehr bedeutende Unterstützungen von Seiten des Staats als unerläßliche Bedingung ihrer Realisirung in Anspruch genommen werden.

Wenn daher die Staatsverwaltung nicht auf die Ausführung der obengenannten, für die gewerbliche Entwickelung und die politische Verschmelzung der verschiedenen Provinzen der Monarchie gleich wichtigen Eisenbahnen Verzicht leisten will, so wird sie sich zu einer wirksamen Unterstützung derselben durch die Geldkräfte des Staats entschließen müssen.

Was die Art und Form dieser Unterstützung betrifft, so erscheint es in mancher Hinsicht nicht sachgemäß, solche National-Unternehmungen der Privat-Industrie, welcher die Eisenbahnen bisher ein weites Feld fruchtbarer Thätigkeit dargeboten haben, ganz zu entziehen. Man würde damit die eigenthümlichen Vortheile aufgeben, welche die fortschreitende Gewerbsamkeit und der erwachende Assoziationsgeist im Volke der bisherigen Art, wie die vaterländischen Eisenbahnen entstanden sind, zu verdanken hat, und in Gefahr gerathen, das gegenwärtig durch alle Stände verbreitete lebendige Interesse dafür zu schwächen. Es möchte deshalb rathsam sein, auch die jetzt in Rede stehenden großen Eisenbahnlinien zum Gegenstande von Privat-Unternehmungen zu machen und nur den Unternehmern durch Sicherstellung derselben vor unverhältnißmäßigen Verlusten zu Hülfe zu kommen. Dies wird kaum anders und gewiß nicht wirksamer, als durch Uebernahme einer angemessenen, nach Umständen auf eine gewisse Reihe von Jahren zu beschränkenden Zins-Garantie geschehen können, und es wird dafür ein Zinssatz von 3½ Prozent als Maximum genügen, während bei günstigeren Verhältnissen eine minder hohe Garantie in Anspruch genommen werden dürfte.

Gleichzeitig mit einer solchen Garantie würde der Staat allerdings solche Bedingungen stipuliren müssen, welche geeignet sind, sein Interesse und dasjenige des Publikums, unvorsichtigen oder leichtsinnigen Unternehmern gegenüber, zu sichern.

Die ungefähre Länge der in Aussicht genommenen großen Bahnlinien beträgt:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1. | für die Rhein-Weserbahn . . . . . . . . . . . | 35 | Meilen, |
| 2. | für den Preußischen Antheil an der Thüringischen Bahn | 15 | „ |
| 3. | für die Bahn von der Oder über Königsberg zur Russischen Grenze . . . . . . . . . . . . . . . . | 80 | „ |
| 4. | für die Bahn von Frankfurt nach Breslau . . . . | 35 | „ |
| | Latus . | 165 | Meilen. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Transport | . 165 | Meilen. |
| 5. | für die Fortsetzung der Oberschlesischen Bahn bis zur Oesterreichischen Grenze . . . . . . . . . . . | 15 | „ |
| 6. | für die Bahn-Verbindung von Schlesien nach Posen . | 40 | „ |
| | Zusammen . | 220 | Meilen. |

Bei den bisher ausgeführten vaterländischen Eisenbahnen belaufen sich die ungefähren Kosten für eine Meile mit einfachem Geleise, einschließlich der Transportmittel und der Zinsen des Anlage-Kapitals während der Bauzeit:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1. | bei der Berlin-Potsdamer Bahn auf . . | 400000 | Thlr. |
| 2. | bei der Magdeburg-Leipziger Bahn . . . | 215000 | „ |
| 3. | bei der Berlin-Anhaltischen Bahn . . . . | 220000 | „ |
| 4. | bei der Düsseldorf-Elberfelder Bahn . . . | 500000 | „ |
| 5. | bei der Rheinischen Bahn . . . . . . . | 600000 | „ |

Für die schon im Bau begriffenen Bahnen stellen sich die Kosten pro Meile, nach den bis jetzt vorliegenden Nachrichten, abgerundet:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 6. | bei der Berlin-Frankfurter Bahn auf . . | 260000 | Thlr. |
| 7. | bei der Berlin-Stettiner Bahn . . . . | 170000 | „ |
| 8. | bei der Bahn von Breslau nach Oppeln . | 160000 | „ |
| 9. | bei der Bahn von Köln nach Bonn . . . | 220000 | „ |
| 10. | bei der Bahn von Magdeburg nach Halberstadt | 220000 | „ |
| | Die Durchschnittszahl dieser verschiedenen Beträge berechnet sich in runder Summe auf . . . | 290000 | „ |

Es darf dabei nicht unerwogen bleiben, daß bei dem Bau einiger der bisher ausgeführten Eisenbahnen ungewöhnlich große Terrainschwierigkeiten zu besiegen gewesen und dadurch die Kosten bis zu einer Höhe gestiegen sind, welche für die in Aussicht genommenen großen Eisenbahnlinien um so weniger als Maaßstab dienen kann, da dieselben großentheils ein günstiges Terrain durchschneiden. Man wird daher die Anlagekosten dieser Bahnen für ein einfaches Geleise, wie es im Anfange und bis zum Eintritt ihrer von der Zukunft zu erwartenden selbstständigen Rentabilität genügen dürfte, mit Sicherheit im Durchschnitt auf 250000 Thlr., mithin im Ganzen auf 55 Millionen Thaler berechnen können, wovon die zu garantirenden Zinsen, selbst bei dem angenommenen Maximum von $3\frac{1}{2}$ Prozent, die Summe von 2,000000 Thlr. nicht ganz erreichen würden.

Diese Zins-Garantie würde aber jedenfalls erst nach vollendeter Herstellung der betreffenden Eisenbahnen und nach Eröffnung des Transportbetriebes auf denselben, mithin nicht eher, als nach Verlauf mehrerer Jahre und auch dann nur nach und nach zu einer Belastung der Staats-Kasse führen. Auch ist fast mit Gewißheit anzunehmen, daß die zu übernehmende Gewähr niemals zum vollen Betrage zu leisten sein wird, indem die meisten von den genannten Eisenbahnen schon zu Anfang einen nicht ganz unerheblichen Reinertrag abwerfen und bei längerem Bestehen selbst eine angemessene Rente liefern werden.

Dessen ungeachtet darf man sich die Wahrscheinlichkeit nicht verhehlen, daß die Staats-Kasse durch die zu übernehmende Zins-Garantie mit einer fort-

laufenden neuen Ausgabe belastet werden wird, welche in dem allerungünstigsten Falle die Summe von beinahe 2,000000 Thlr. jährlich erreichen könnte.

Es ist nun zwar zu hoffen, daß es, bei Fortdauer des europäischen Friedens, der Weisheit des Königs und den pflichtgemäßen Bestrebungen Seiner Diener gelingen werde, durch fortgesetzte Sparsamkeit in allen Zweigen der Verwaltung und durch umsichtige Benutzung der vorhandenen Finanzquellen, die zur Deckung jener neuen fortlaufenden Ausgabe nöthigen Geldmittel ohne anderweitige Belastung der Steuerpflichtigen zu erübrigen, und wird diese Hoffnung durch die Betrachtung wesentlich verstärkt, daß sich von der Preis-Ermäßigung des Salzes eine allmälige Salzkonsumtion und damit eine Verminderung der mit dem Steuer-Erlaß verbundenen Einbuße für die Staats-Kasse, von der Ausführung eines umfassenden Eisenbahn-Systems aber eine wohlthätige Rückwirkung auf den Wohlstand des Landes und, als nothwendige Folge davon, eine Erhöhung des indirekten Steuer-Einkommens mit Sicherheit erwarten läßt. Indessen darf auf der andern Seite auch nicht übersehen werden, daß die Staats-Kasse durch unvorhergesehene Mehrausgaben oder durch Einnahme-Ausfälle, wie sie insbesondere zeitweise bei einer aus anderen Rücksichten höchst wünschenswerthen weiteren Ausdehnung des deutschen Zollvereins unvermeidlich wären, beeinträchtigt werden kann, und noch andere Abgaben-Erleichterungen, namentlich Ermäßigung des Briefporto's und Einschränkung des Postzwanges dringend gewünscht werden, alle diese Umstände zusammengenommen aber die Staats-Kasse außer Stand setzen könnten, neben der durch die Herabsetzung des Salzpreises veranlaßten Einbuße, die zu übernehmende Eisenbahn-Zinsgarantie ferner zu tragen.

Für diesen, zwar nicht wahrscheinlichen, aber doch möglichen, und daher der Vorsicht wegen wohl ins Auge zu fassenden Fall wird, um die übernommene Garantie der Eisenbahnzinsen vollständig und nachhaltig sicher zu stellen, eine theilweise Wiedererhöhung des ermäßigten Salzpreises, äußersten Falls bis zum Betrage der übernommenen Zins-Garantie, vorbehalten werden müssen.

Hätten des Königs Majestät zur Vermeidung eines solchen Vorbehalts den Steuer-Erlaß auf die ursprünglich verheißene Summe von 1,500000 Thlr. beschränkt und lediglich den durch die Zins-Reduktion der Staats-Schuldscheine ersparten Betrag von 500000 Thlr. zum Fonds für die Garantie der Eisenbahnzinsen bestimmt, so könnte wegen der dann nothwendigen Beschränkung dieser Zins-Garantie auf einen entsprechenden Kapitalbetrag vorläufig nur ein kleiner Theil der für das Wohl des Landes so wünschenswerthen großen Eisenbahnlinien zur Ausführung gebracht werden, und die übrigen hätten so lange ausgesetzt werden müssen, bis für jene die Zins-Garantie ganz oder theilweise entbehrlich geworden wäre. Durch eine solche Zögerung würde aber nothwendig die eine Provinz gegen die andere beeinträchtigt und nicht nur die Wohlthat eines den ganzen Staat umfassenden Eisenbahnnetzes auf späte Zeiten hinausgeschoben, sondern auch die Möglichkeit seiner Realisirung ganz in Frage gestellt werden. Die Vortheile, die man damit aufgeben würde, erscheinen für das wahre Wohl des Landes von so entschiedener Wichtigkeit, daß dagegen der zu ihrer Erlangung nothwendige Vorbehalt einer möglichen, wenn-

gleich nicht wahrscheinlichen Wieder-Erhöhung des Salzpreises bis auf dessen gegenwärtigen Betrag jedenfalls nicht als ein überwiegender Nachtheil anzusehen sein dürfte.

Es haben diese Rücksichten, verbunden mit dem festen Entschlusse, stets ein richtiges Verhältniß zwischen den Einnahmen und Ausgaben des Staats zu sichern, Se. Majestät den König bewogen, den Vorbehalt der Wieder-Erhöhung der Salzpreise als eine nothwendige Bedingung der Ausführung eines großen Eisenbahnnetzes für die Monarchie unter Zins-Garantie des Staats auszusprechen, zugleich aber auch den Willen kundzugeben, daß durch strenge Ordnung des Staatshaushalts die Realisirung jenes Vorbehalts, so weit irgend möglich, verhütet, vielmehr darauf Bedacht genommen werde, noch andere Abgaben-Erleichterungen eintreten zu lassen.

Mit Hinweisung auf die vorstehend entwickelten Erwägungen haben des Königs Majestät zu befehlen geruht, daß über die Ausführung der mehrgedachten großen Eisenbahnlinien, vermittelst einer vom Staate zu übernehmenden und mit dem Steuer-Erlasse in Verbindung zu setzenden Garantie für die Zinsen des Anlage-Kapitals, das Gutachten der ständischen Ausschüsse eingeholt werden soll. Dieselben werden sich daher über folgende Punkte gutachtlich zu äußern haben:

1. „ob sie die Ausführung eines so umfassenden Eisenbahn-Systems, wie es in seinen Grundzügen oben näher dargelegt ist, für ein wahres Bedürfniß des Landes anerkennen?
2. ob sie es für nothwendig und zweckmäßig erachten, daß der Staat die Ausführung desselben durch Uebernahme einer Garantie der Zinsen des Anlage-Kapitals herbeizuführen sucht?
3. ob sie dafür halten, daß die Uebernahme einer solchen Garantie, auch in Verbindung mit dem dann nothwendigen Vorbehalte einer möglichen Wieder-Erhöhung des ermäßigten Salzpreises, im Allgemeinen den Wünschen des Landes entsprechen würde?“ —

In der hierauf im Oktober 1842 gehaltenen Versammlung der Ausschüsse der Provinzialstände zu Berlin wurden nun die einzelnen Fragen näher beleuchtet, und darüber die im Nachstehenden enthaltenen Beschlüsse gefaßt.

Hinsichtlich der ersten Frage ergab sich, daß der größte Theil der Versammlung dem in der Denkschrift enthaltenen Vorschlage der Anlage eines großen Eisenbahnnetzes seinen Beifall schenkte, und wie fast alle Mitglieder lebendig davon ergriffen waren, daß die Ausführung einer so großartigen Maaßregel nicht nur wünschenswerth, nicht nur Bedürfniß sei, daß sie vielmehr in der Stellung Preußens liege und von dieser geboten werde, und daß Preußen auf der betretenen und eifrig verfolgten Bahn des Fortschrittes nicht allein stillstehen, es vielmehr zurückschreiten würde, wenn es ein solches Unternehmen nicht begönne und mit Kraft durchführte.

Einige Bedenken erhoben sich dagegen wegen der großen Opfer, die gebracht werden mußten, ohne daß Erfolge eines Eisenbahnnetzes sich durch Erfahrungen festgestellt hätten, die mindestens in Deutschland noch nicht vorlägen. Der Vortheil in kommerzieller Beziehung berühre nur die Hauptlinien

und beruhe die Rückwirkung auf die anderen Landestheile nur auf Hoffnungen, deren Erfüllung nicht garantirt werden könne. Allgemeine Verwendungen müßten auch dem ganzen Staatsverbande zu Gute kommen, und das sei nicht zu erwarten. Die Wirkung eines Eisenbahnnetzes in kommerzieller Beziehung werde danach nur eine theilweise sein: auch in militairischer Rücksicht wäre nur ein bedingter Nutzen zu erwarten, der politische allein könne als durchgreifend angenommen werden. Andererseits hielt man die Anlage von Bahnlinien von Osten nach Westen, von Süden nach Norden, als dem Bedürfniß vollkommen genügend und wollte alle Nebenbahnen dem Privat-Interesse ohne Unterstützung Seitens des Staates anheimgeben; auch wurde bevorwortet, daß mit den Anlagen nicht weiter vorgeschritten werden möge, als dies, ohne die übrigen Staatszwecke zu gefährden, mit den vorhandenen Mitteln möglich sei, und müsse jede Furcht vor neuen Belastungen gehoben werden. Es wurde ferner darauf aufmerksam gemacht, daß nicht zu erwarten stehe, daß alle Bahnen eine Rentabilität darlegen würden, namentlich sei eine solche in den geringer bevölkerten Landestheilen nicht zu erwarten, so daß man sich der Aufgabe nur mit Vorsicht zuwenden dürfe. — Endlich wurde noch der unvollkommenen Industrie der kleinen Städte erwähnt und die Furcht ausgesprochen, daß diese bei der durch die Eisenbahnen wachsenden Konkurrenz nicht würden bestehen können.

Dem entgegen wurde jedoch angeführt, daß die Eisenbahnen das edelste Produkt der fortschreitenden Zivilisation der Gegenwart seien und daß man mit Recht in der Versammlung den Ausspruch gethan habe, daß, wer mit der Zeit nicht fortschreiten wolle, von ihr erfaßt, niedergeworfen und gestraft werde. Was von Einzelnen gelte, gelte auch von Staaten, denn alles Unglück, was die Völker je getroffen, habe seinen Grund nur darin, daß sie sich von den Fortschritten der Zivilisation hätten überholen lassen. Die Eisenbahnen seien das Mittel, alle zivilisirten Völker zu einem Bunde und zur Wahrung ihrer gegenseitigen Rechte zu vereinigen. Der auf unvollkommene Industrie der kleinen Städte sich stützende Grund gegen die Eisenbahnen verdiene keine Beachtung, da die Allgemeinheit nichts verliere, wenn eine unvollkommene Industrie nicht bestehe, und der Bessere sich bestreben werde, auch diese zur Ertragung der Konkurrenz zu verbessern. Man müsse füglich fragen, was werden würde, wenn keine Eisenbahnen gebaut würden, der Staat stehe nicht für sich allein, er sei vielmehr gezwungen, sich dem anzuschließen, was in andern Staaten geschehe, sonach ergebe sich die Anlage als eine Nothwendigkeit. Unter andern Vortheilen wurde auch der zur Sprache gebracht, daß bei wohlfeilen Transportmitteln die Provinzen Sachsen und Westphalen die ganze Monarchie würden mit Salz versorgen können, ohne wie bisher einen Theil des Bedarfs aus dem Auslande beziehen zu dürfen. Man wies ferner nach, wie die Eisenbahnlinien selbst auf Erweiterung der Wassertransportmittel hinwirkten, was sich nicht nur zwischen Magdeburg und Hamburg durch die im Gange sich befindenden 7 Dampfschiffe, sondern auch durch die in Bezug auf die Weser errichtete Dampfschifffahrts-Gesellschaft darlege. Einheit des großen Vaterlandes erscheine als ein Hauptgrund für die Eisenbahnen, man

müsse in der Gesellschaft für die Gesellschaft wirken, Räume und Zeit müßten überwunden werden, und für Preußen seien Eisenbahnen nothwendig, denn der Verkehr ziehe dahin, wo diese bestehen. Was für den Staat gegen andere Staaten gelte, gelte für jede einzelne Provinz insbesondere, und es müsse demnach ein Eisenbahnnetz in der Ausdehnung geschaffen werden, wie dies der Vorschlag beabsichtigte. Aber auch dem wissenschaftlichen Vorschreiten werde durch die Eisenbahnen weitere Bahn gebrochen; so lange Kommunikation und Verkehr erschwert werde, sei die Verbreitung des Wissens und die gegenseitige Mittheilung beschränkt, und es müsse, damit Preußen in geistiger wie in materieller Beziehung fortschreite, das von der Regierung gebotene Mittel mit Dank erkannt werden.

In Bezug auf die zweite Frage war die Stimmung sehr verschieden, und wurden deshalb mannigfache Diskussionen darüber erhoben. Der vorsitzende Herr Finanz-Minister führte die für die Zins-Garantie sprechenden Gründe an und bemerkte, daß durch den Spekulations- und Assoziationsgeist allein und ohne wirksames Eingreifen des Staats ein Eisenbahnnetz, wie das projektirte, entweder gar nicht oder doch viel zu spät werde hervorgerufen werden. Selbst für solche Bahnstrecken, die für die rentbarsten zu achten, sei bereits die Hülfe des Staats in Anspruch genommen. Lasse sich indessen durch kleine Vortheile, durch baare Zuschüsse ein rasches Fortschreiten des Werks nicht, sondern nur durch eine Zinsen-Garantie erlangen, wie sie auch schon in anderen Staaten eingetreten sei, so müsse der Staat jedenfalls freie Hand behalten hinsichtlich der Höhe der Zinsen, der Dauer der Garantie und ihrer Bedingungen.

Der Betrag von 3½ Prozent werde bei dem Stande der Staatsschuldscheine und des Zinsfußes überhaupt selbst bei den Bahnen genügen, wo eine sehr geringe Wahrscheinlichkeit der Rentabilität vorhanden sei, während bei anderen, günstiger belegenen, ein niedrigerer Zinssatz ausreichen werde.

Dasselbe gelte von der Dauer der Garantie. Bei der Stettiner Bahn habe unter anderen eine 6jährige Bürgschaft genügt, dies Werk ins Leben zu rufen. Wo eine immerwährende Garantie unvermeidlich, da müsse der Staat selbst sich einen Tilgungsfonds beschaffen.

In Betreff der Bedingungen werde der Staat überall dahin zu sehen haben, daß die Bahn den höheren Zwecken desselben entsprechend gebaut werde, überdies aber stipuliren müssen, daß ihm nicht nur von vorn herein ein wirksamer Einfluß auf die Administration zustehe, sondern auch diese ganz an ihn übergehe, wenn er wegen der übernommenen Garantie in bedeutendem Maaße in Anspruch genommen werden solle.

Es sei zuerst die Idee angeregt worden, den von des Königs Majestät in Aussicht gestellten Steuer-Erlaß als Fonds zu einer solchen Zinsen-Garantie zu reserviren, also statt desselben eine schnelle Vollendung der Eisenbahnen herbeizuführen. Diese Idee sei von des Königs Majestät entschieden verworfen, ja Sie hätten den Steuer-Erlaß in noch weiterem Maaße bewilligt, als dies ursprünglich beabsichtigt worden.

Dagegen aber sei nun mit Genehmigung des Königs der Plan entworfen, dennoch den Steuer-Erlaß mit dem Ausbau der Eisenbahnen in Verbindung zu bringen, und zwar in der in der Denkschrift angegebenen Weise.

Daß dies mit hoher Wahrscheinlichkeit geschehen könnte, ohne die Steuerkräfte der Unterthanen anderweitig in Anspruch zu nehmen, während die Vorsicht gebiete, den Vorbehalt eines Rückgriffs auf den Steuer-Erlaß nicht aufzugeben, werde sich bei Erörterung der letzten Frage darthun.

Allerdings gebe es auch ein anderes Mittel, den Zweck schnell zu erreichen: den Ausbau der Eisenbahnen auf Kosten des Staats.

Es ließe sich nicht leugnen, daß dasselbe, wenn noch res integra wäre, Manches für sich haben werde. Jetzt aber, wo fast in allen Hauptlinien schon bedeutende Strecken durch Gesellschaften ausgebaut und für andere Strecken nicht ohne Weiteres zu beseitigende Konzessionen ertheilt seien, stehe die Sache anders; wenn der Staat jetzt noch als Selbst-Entrepreneur auftreten wolle, so würde immer nur ein Mischsystem unter manchen Inkonvenienzen zu erzielen sein.

Außerdem verdiene es nicht nur Berücksichtigung, daß man den eben bei uns erwachenden Assoziationsgeist durch eine solche Maaßregel zurückdrängen werde, sondern es ginge auch dadurch die wichtige und bedeutende Unterstützung verloren, welche dergleichen Unternehmungen aus dem lebendigen Mitwirken der Betheiligten, so lange sie in ihren näheren eigenen Interessen handelten, schöpfen könnten.

Diese und andere wichtige, hier nicht näher zu erörternde Gründe hätten das Gouvernement zu dem festen Entschluß gebracht, auf einen Selbstbau der Eisenbahnen für jetzt und die nächste Zukunft nicht einzugehen. — —

Man hielt es nach dieser Auseinandersetzung von mehreren Seiten für gerathener, wenn der Staat selbst die Ausführung übernehme oder doch direkte Beihülfe dazu gewähre; und es wurde bemerkt, daß der Staat, der seine Beamten zu bilden, zu wählen und zu kontroliren besser im Stande sei, als Privat-Sozietäten, auch den Bau und die Verwaltung der Eisenbahnen besser und wohlfeiler ausführen könne als jene; daß ferner aber die Aufbringung der Aktien-Kapitale so zeitraubend wäre, daß eben darin ein Grund zur Verzögerung noch lange Zeit hinaus liege.

Mehrfach wurde die Besorgniß geäußert, daß die Garantie nicht ausreichen werde, den Zweck zu erreichen, indem auf manchen Eisenbahnen die Einnahmen zur Deckung der Betriebskosten kaum hinreichen und überdies bei einer nur auf gewisse Jahre beschränkten Garantie das Bau-Kapital sich nicht finden werde. Zum Beweise aber, daß die Rentabilität der Eisenbahnen überhaupt zweifelhaft und daß die Garantie allein keine hinreichende Aufmunterung zur Unternehmung in den minder gewerbreichen und minder bevölkerten Provinzen der Monarchie gewähre, berief man sich unter andern auf die Rheinische, die Düsseldorf-Elberfelder und die Warschau-Krakauer Eisenbahnen. Bedenklich aber erscheine die Uebernahme einer Garantie der projektirten Art, weil bei der überwiegenden Unwahrscheinlichkeit einer entsprechenden Dividende

es den Aktionären an allem Interesse zur Theilnahme und Kontrole der Verwaltung und der Verwaltung selbst, der Sporn fehlen werde zu der bei Aktien-Gesellschaften ohnehin schwierigen Sparsamkeit und Vorsicht; weil dem Staate, bei der vermuthlichen Einbuße der vollen Garantie, die bei der Verwendung von Staatsgeldern nothwendige Leitung und Kontrole ab- und in die Hände von Privatpersonen übergehen, überdies auch der Staat mit den Aktionären in ein um so verwickelteres Verhältniß treten würde; weil ferner die Zinsen-Garantie nicht blos durch bereits vorhandene Ersparnisse, sondern auch durch Konstituirung einer bestimmten Rente, zur Last des Staatsschulden-Etats, gedeckt werden solle, welche, mindestens materiell, einer neuen Anleihe gleich komme, eine solche aber nothwendig den Zinsfuß steigern müsse.

Von einer andern Seite wurde denn auch noch, mit Bezug auf die in früheren Sitzungen gegen das Eisenbahn-Bedürfniß überhaupt geltend gemachten Bedenken, die Besorgniß geäußert, daß, wenn die disponibeln Ueberschüsse des Staats durch die Zins-Garantie erschöpft würden, es ihm an Mitteln fehle, andere gleich wichtige und vielleicht ungleich wichtigere durch die Gerechtigkeit und Sittlichkeit bedingte Staatszwecke zu fördern. Wenn es überall bedenklich erscheine, auf Gegenstände der Industrie und Gewerblichkeit, die am sichersten der Privat-Spekulation überlassen blieben, Seitens des Staats einzuwirken und durch künstliche Mittel darauf hinzuleiten, so sei dies bei Eisenbahnen um so mehr der Fall, als es jedenfalls schwer halten würde, den Mißbrauch der Garantie durch leichtsinnige und unvorsichtige Baue zu verhüten.

Andererseits sprachen sich auch mehrere Stimmen für unbedingte Bejahung und zu Gunsten der Garantie aus. Man glaubte in derselben das beste Mittel zu finden, die Aktien-Unternehmungen wiederum zu heben und zu beleben, ein Mittel, welches gerade deshalb dem Bau durch den Staat vorzuziehen sei, weil dadurch ohne Zweifel große Kapitalien des Auslandes mit herangezogen werden würden. Mißbrauch der Garantie zu verhüten, könne dem Staat nicht schwer fallen, und verstehe es sich von selbst, daß er sich ein Mitbeschlußrecht bei der Eisenbahn-Verwaltung, ja in einem nothwendigen Falle ein förmliches Veto vorbehalte.

Es wurde hervorgehoben, daß gerade in der Zins-Garantie dem Staate die mannigfaltigsten Mittel gewährt werden, auf die Privat-Spekulation und durch sie auf das Gedeihen der Eisenbahnen einzuwirken. Auf eine fernere Bemerkung, daß, wenn auch die Nothwendigkeit und Zweckmäßigkeit der Zinsen-Garantie an sich bestehe, dem Staate doch außer der letzteren noch andere gewichtige Mittel zur Förderung des Eisenbahn-Systems zu Gebote ständen, namentlich darin, daß er die schwierigen und kostbaren Vorarbeiten durch seine Beamten ausführen lasse, trat der Herr Finanz-Minister mit der Aeußerung bei, daß solches den Absichten des Gouvernements entspreche, wie dasselbe auch bereits mehrfach bethätigt habe. Es werde durch Aufsuchung der vortheilhaftesten Linien und durch Uebernahme der ersten geometrischen Vorarbeiten auf Staatskosten, durch unentgeltliche Ueberlassung des erforderlichen Staats-Eigenthums, — durch Betheiligung an der Aktienzeichnung aus den

Geldinstituten des Staats, — und überhaupt auf mehrfache Weise den Unternehmungen, welche der Aushülfe bedürften, Vorschub gethan werden können. Die Staats-Einnahmen wären in einem siebenjährigen Zeitraume um mehr als 5½ Millionen gestiegen, und es lasse sich nicht nur auf die Stabilität dieses Zuwachses, sondern auch auf eine weitere Steigerung der Einnahmen rechnen, so lange unter den Segnungen des Friedens der innere Verkehr gewinne. Von dem wesentlichsten Einflusse hierauf sei aber die Vermehrung und Verbesserung der Kommunikationsmittel, daher jede Verwendung zu Gunsten der Eisenbahnen von gleichem Werthe für den Wohlstand der Nation, als für die damit Hand in Hand gehenden Finanz-Verhältnisse des Staats sei. Daß aber dadurch irgend eine Verlegenheit herbeigeführt werden sollte, stehe um so weniger zu befürchten, als selbst das für diesen Zweck zu bestimmende Limitum von jährlich 2 Millionen Rthlr. anfänglich nur zum kleinsten Theile in Anspruch genommen, höchst wahrscheinlich aber niemals ganz erforderlich sein dürfte, um die Anlage der für nothwendig erkannten Eisenbahnen nach Bedürfniß zu befördern.

Von den meisten Seiten war man mit diesem Zutritt aus Staatsmitteln einverstanden, erachtete jedoch die Uebernahme der Zins-Garantie für die Anlage-Kapitalien nicht für das geeignete Mittel zum Zweck, weil zu bezweifeln wäre, daß die Kapitalisten dadurch vermocht werden würden, ihre Gelder bereitwilliger auf Eisenbahn-Aktien als auf Staats-Papiere oder Hypotheken anzulegen. Wenigstens würde dies nur für solche Bahnstrecken geschehen, welche eine Dividende über den garantirten Zinssatz abzuwerfen versprächen; minder günstige Linien würden dagegen ungedeckt bleiben und also ein vollständiges Netz auf diesem Wege nicht zu Stande kommen. Dieser Ansicht wurde jedoch gegenübergestellt, daß, da bereits zahlreiche Eisenbahn-Unternehmungen ohne alle Garantie ins Leben getreten, sich der willige Zufluß der Gelder zur Vollendung des Netzes mit Zuversicht erwarten lasse, sobald eine Garantie nach Verhältniß des landesüblichen Zinsfußes gegeben werde. In dieser Beziehung wurde für die östlichen Provinzen der Satz von 4 Prozent beantragt, während man andererseits die Garantie von 3 Prozent für hinreichend erachtete.

Nicht ohne zahlreiche Vertreter blieb die Meinung, daß es am vortheilhaftesten und sichersten sein werde, wenn der Staat das Eisenbahnwesen ganz in die Hand nehme und die Bahnen für eigene Rechnung baue, welcher Meinung jedoch der Finanz-Minister die wiederholte Erklärung entgegensetzte:

„daß das Gouvernement entschlossen sei, für jetzt und für die nächste Zukunft Eisenbahnen für Rechnung der Staats-Kasse nicht zu bauen."

Endlich erhoben sich auch Stimmen gegen die Uebernahme der Zinsen-Garantie überhaupt, weil zu befürchten stehe, die Eisenbahnen würden nicht rentiren, der Staat werde sich daher eine bleibende Ausgabe aufbürden, die nicht nur alle Ueberschüsse im Staats-Haushalte absorbiren, sondern auch eine Wieder-Erhöhung der Salzpreise nothwendig machen würde. Außerdem sei die Uebernahme der Zinsen-Garantie einer Anleihe des Staats gleich zu achten, zu welcher nach dem Gesetze vom 17. Januar 1820 die Zustimmung

und Mitgarantie der Reichsstände erforderlich sei. Die gegenwärtige Versammlung sei nicht befugt, ihre Zustimmung zu erklären und die Mitgarantie zu übernehmen, und selbst eine moralische Verantwortlichkeit für die Frage könne von der Versammlung nur unter dem Vorbehalte übernommen werden, daß das, was der Gesetzlichkeit der Maaßregel abgehen möchte, nachgeholt werde.

Der Ansicht, daß die beabsichtigte Zinsen-Garantie einer Anleihe gleich zu achten sei, widersprach der vorsitzende Minister. Er machte darauf aufmerksam, daß — wenn nur eine temporäre Zinsen-Garantie gewährt werde — selbst eine Aehnlichkeit mit einer Anleihe nicht zu erkennen sei, daß aber bei einer dauernden Garantie, die übrigens nur ausnahmsweise übernommen werden würde, nur noch der Unterschied zwischen Bürgen und Hauptschuldner bestehen bleibe. In einem solchen Falle werde überdies der Staat sich einen Fonds beschaffen, welcher ihn in den Stand setze, sich der übernommenen Bürgschaft nach einer gewissen Frist zu entledigen. — Der Minister machte ferner darauf aufmerksam, daß man, wäre jene Ansicht richtig, dasselbe von der Uebernahme jeder dauernden Last würde gelten lassen müssen und die Uebernahme einer solchen Last auf die Staatskasse mit dem nämlichen Rechte der Kontrahirung einer Anleihe gleichstellen könne, was doch Niemand zugeben werde. Nicht um Garantieen zu übernehmen, sei die Versammlung berufen, sondern lediglich dazu, um den König über die Wünsche und Bedürfnisse des Landes in Angelegenheiten zu unterrichten, über welche seine Beschlußnahme keinerlei Beschränkungen unterworfen sei, und wer die ihm in diesem Sinne gestellten Fragen nach bestem Wissen und Gewissen beantworte, der erfülle seine Pflicht und dürfe keine Beschwerung seines Gewissens erwarten.

Nachdem der Minister noch über mehrere Anfragen Aufklärung gegeben und sich über verschiedene gemachte Vorschläge zum Zwecke größerer Erleichterung geäußert, die Ansicht aber, daß es angemessener sei, wenn der Staat selbst die Eisenbahnen baue, zu widerlegen gesucht hatte, wurde zur Abstimmung der festgestellten Frage geschritten, und diese mit 83 Stimmen bejaht, mit 14 Stimmen dagegen verneint; wobei jedoch erwähnt werden muß, daß Diejenigen, welche sich für den Bau von Seiten des Staates ausgesprochen hatten, vorher äußerten, daß sie für die Bejahung der Frage nur deshalb stimmen würden, weil der Minister bestimmt erklärt habe, „das Gouvernement sei entschlossen, für jetzt und für die nächste Zukunft Eisenbahnen für Rechnung der Staatskasse nicht zu bauen."

Hinsichtlich der dritten Frage waren die Stimmen ebenfalls sehr getheilt, jedoch stellte sich am Schlusse heraus, daß die Mehrzahl kein Bedenken trage, den Vorbehalt, wie er gestellt sei, anzuerkennen, da die Regierung gewiß nur im äußersten Falle von demselben Gebrauch machen werde und die Errichtung eines Eisenbahnnetzes so sehr im Interesse des Landes liege, daß eine Erhöhung der Salzpreise gegen den Verlust eines solchen Bedürfnisses nicht in Betracht komme. — In der hierauf erfolgten Allerhöchsten Kabinets-Ordre vom 22. November 1842 heißt es in Bezug auf die Eisenbahnen:

„Nachdem, Meinen Anordnungen gemäß, das Gutachten der vereinigten ständischen Ausschüsse über die Modalitäten des von Mir verheißenen Steuer-Erlasses und über die Beförderung einer umfassenden Eisenbahn-Verbindung zwischen den verschiedenen Provinzen der Monarchie unter Beihülfe aus Staatsmitteln eingeholt worden ist, bestimme Ich, auf den Bericht des Staats-Ministeriums vom 17. d. Mts., Folgendes:

1. — — — — — — — — — — —

2. Neben dem vorstehend bewilligten Steuer-Erlasse wünsche Ich dem Lande auch die Vortheile zu verschaffen, die, in mehrfacher Hinsicht, von einer Verbindung der Hauptstadt mit den Provinzen und der Provinzen unter einander vermittelst umfassender, in den Hauptrichtungen das Ausland berührender Eisenbahn-Anlagen erwartet werden dürfen. Ich bestimme daher in Uebereinstimmung mit dem Gutachten der vereinigten ständischen Ausschüsse, daß die Ausführung solcher, von denselben für ein dringendes Bedürfniß erachteten Eisenbahn-Verbindungen durch die dem Staate zu Gebote stehenden Mittel, und insbesondere auch durch Uebernahme einer Garantie für die Zinsen der Anlage-Kapitalien mit Kraft und Nachdruck befördert werden soll, und will darüber von Ihnen, dem Finanz-Minister, baldmöglichst nähere Anträge erwarten.

Wenn Ich sonach in die Belastung der Staats-Kasse mit einer neuen fortlaufenden Ausgabe, die jedoch den Betrag von jährlich zwei Millionen Thaler nicht übersteigen darf, hierdurch willige, so geschieht dies in der Hoffnung, daß es bei strenger Sparsamkeit in allen Verwaltungszweigen, die Ich nach wie vor von sämmtlichen Departements-Chefs erwarte, möglich sein werde, jene neue Last, selbst, wenn sie äußersten Falles nach und nach den vorbestimmten höchsten Betrag erreichen sollte, aus den Ueberschüssen des Staatshaushalts zu decken. Sollte dies aber ungeachtet Meiner hierauf gerichteten Bestrebungen nicht gelingen und deshalb zur Aufrechthaltung des Gleichgewichts zwischen den Einnahmen und Ausgaben des Staats eine Wieder-Erhöhung der Steuern nöthig werden, die Ich für diesen Fall unter verfassungsmäßigem ständischen Beirath anzuordnen Mir vorbehalte, so hege Ich zu Meinen getreuen Unterthanen das, durch die Erklärungen der vereinigten ständischen Ausschüsse noch mehr in Mir befestigte zuversichtliche Vertrauen, daß sie ein solches, für einen großen nationalen Zweck gefordertes Opfer gern und willig übernehmen werden." — —

Um nun zu sehen, auf welche Weise der Staat seine übernommene Aufgabe gelös't hat, wollen wir die genehmigten Statuten der bis auf die neueste Zeit garantirten Eisenbahnen näher beleuchten und die Abweichungen gegen die früher ertheilten anführen.

Die erste Zins-Garantie übernahm derselbe für die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft, zur Weiterführung der Bahn von Oppeln nach der österreichischen Landesgrenze bei Berun. Die Bestätigungsurkunde des Nachtrages zum Statute dieser Gesellschaft ist vom 11. August 1843.

Hierauf erfolgte:

2. die Konzessions- und Bestätigungs-Urkunde des Statutes der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft unterm 27. November 1843, und
3. desgleichen der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft unterm 18. Dezember 1843.

Diese Statute unterscheiden sich von den früher für die nicht garantirten Eisenbahnen ertheilten im Wesentlichen durch Folgendes:

1. Es übernimmt der Staat die Zins-Garantie à $3\frac{1}{2}$ Proz. des ganzen Aktien-Kapitals bis zu dessen Amortisation in der Art, daß er zur Erreichung jenes jährlichen Zinssatzes, den erforderlichen Geldzuschuß zu dem Reinertrage, (welcher nach Abzug der Betriebs-, Verwaltungs- und Unterhaltungskosten und der Zinsen für die den Aktien etwa vorgehenden Schulden und des zu deren Amortisation auszusetzenden Betrages, so wie zur Bildung eines Reservefonds für außerordentliche Fälle verbleibt), jährlich ohne Ausgleichung der einzelnen Jahre leistet.
2. Der Staat tritt mit einem Siebentel dem Unternehmen als Aktionär, unter Leistung der Einschüsse auf Höhe dieses Betrages, dergestalt bei, daß das Siebentheil der Aktien nicht in den Verkehr kommt, sondern vorweg zur Amortisation der Aktien im Nennwerthe, und zwar so dient, daß die überschießenden Sechs-Siebentel, von der Baubeendigung an, getilgt werden:
   a) mit den auf das eine Achttheil fallenden Zinsen und Dividenden,
   b) mit den auf die ferner getilgten Aktien ersparten Zinsen.

   Zu dieser Amortisation ist der Staat selbst dann verpflichtet, wenn der Reinertrag nicht einen Zinsgenuß von $3\frac{1}{2}$ pCt. gewähren sollte, mithin von ihm zur Gewährung desselben Zuschuß geleistet werden muß. Andererseits steht demselben die Befugniß zu, den unter a gedachten Betrag aus seinen Mitteln jährlich auf 1 pCt. des gesammten Aktien-Kapitals zu erhöhen, wenn auch die Zinsen und Dividenden des von ihm übernommenen Siebentheils sich nicht so hoch belaufen sollten.

   Hierdurch wird die Bahn, das Betriebsmaterial, nebst dem gesammten Zubehör, dem Reservefonds und sämmtlichen Aktivis und Passivis mit der Zeit Eigenthum des Staats.
3. Stellt sich ein Mehrbedarf über den angenommenen Betrag heraus, so wird dieser Mehrbedarf entweder durch Erhöhung des Aktien-Kapitals erlangt, in der Art, daß von den anderweit zu beschaffenden Aktien ein Siebentel vom Staate übernommen, der Rest im Wege der Aktienzeichnung untergebracht wird; oder durch Aufnahme einer Anleihe mittelst Ausgabe auf den Inhaber lautender Obligationen. Die Wahl des einen oder des anderen Weges darf jedoch nur unter Zustimmung des Königlichen Finanz-Ministeriums erfolgen.
4. Der Staat wird in der General-Versammlung durch einen von ihm zu bestellenden Kommissarius vertreten, welcher nicht Aktionär zu sein braucht; und übt durch diesen sein Stimmrecht aus. — Die Zahl der

Stimmen, auf welche sich dasselbe erstreckt, ist bei jeder General-Versammlung dem sechsten Theil der durch die sämmtlichen übrigen anwesenden Aktionäre vertretenen Stimmen gleich; das Stimmrecht erhöht sich jedoch mit successiver Einlösung der Aktien.

5. Dem Königlichen Finanz-Ministerium bleibt die Bestätigung
   a) des Spezial-Direktors und seines etwaigen Substituten;
   b) des oder der höhern technischen Beamten für die Leitung des Baues;
   c) des Hauptkassirers

   vorbehalten, und zwar mit der Maaßgabe, daß es dem Königl. Finanz-Ministerium frei steht, die von der Direktion hierzu vorgeschlagenen Personen ohne Angabe von Gründen zu verwerfen und in einem solchen Falle die Wahl dieser Beamten selbst zu treffen. Sowohl die Besoldung dieser Beamten als die sonstigen Verhältnisse derselben und die etwaigen besonderen Bedingungen ihrer Entlassung sind unter Zustimmung des Königl. Finanz-Ministeriums festzustellen.

6. Sollte der Staat in Folge der von ihm übernommenen Zins-Garantie genöthigt sein, in fünf auf einander folgenden Jahren einen Zuschuß zu leisten oder sollte der Zuschuß in einem Jahre mehr als 1½ Proz. des festgesetzten Aktien-Kapitals betragen, so steht demselben die Befugniß zu, die Administration und den Betrieb der Bahn zu übernehmen, ohne hinsichtlich der Verwaltung Beschränkungen von Seiten der Gesellschaft unterworfen zu sein; dagegen ist er verpflichtet, Rechnung zu legen und den aufkommenden Reinertrag nach eben den Bestimmungen, welche für die eigene Administration der Gesellschaft gelten, den Aktionären zukommen zu lassen, unter allen Umständen aber die garantirten 3½ Prozent Zinsen zu gewähren. Beträgt bei dieser Administration von Seiten des Staates der Reinertrag in 3 hinter einander folgenden Jahren mehr als 3½ Proz. des Aktien-Kapitals, so ist die Gesellschaft berechtigt, die Verwaltung wieder zu übernehmen.

7. Beläuft sich der Reinertrag auf mehr als 5 Proz. des Aktien-Kapitals, so fällt von diesem Ueberschusse über 5 Prozent der dritte Theil dem Staate zu, um nach seinem Ermessen zur Ausgleichung etwa geleisteter oder künftig zu gewährenden Zinszuschüsse oder zum Ankaufe von Aktien nach dem Tageskourse verwendet zu werden.

8. Der Tarif, sowohl für die Güter- als für die Personenbeförderung, so wie jede Aenderung desselben, bedarf der Zustimmung des k. Finanz-Ministeriums. Auch bleibt dem Königl. Finanz-Ministerium nicht nur die Genehmigung, sondern, um das nothwendige Ineinandergreifen mit den Fahrten auf andern Bahnen zu sichern, auch die Abänderung der Fahrpläne vorbehalten.

9. Durch Allerhöchste Kabinets-Ordre vom 22. Dezember 1843 ist die Annahme der garantirten Eisenbahn-Aktien als pupillen- und depositalmäßige Sicherheit erlaubt.

„Nachdem Ich durch Meine Ordre vom 22. November v. J.

angeordnet habe, daß die Ausführung der von den vereinigten ständischen Ausschüssen für ein dringendes Bedürfniß erachteten, umfassenden Eisenbahn-Verbindungen auch durch Uebernahme einer Garantie für die Zinsen der Anlage-Kapitalien von Seiten des Staats befördert werden solle, bestimme Ich auf den Antrag des Staats-Ministeriums vom 5. d. M., daß die Ordre vom 3. Mai 1821 (Gesetzsammlung S. 46) *), betreffend die Annahme der Staatsschuldscheine als pupillen- und depositalmäßige Sicherheit, auch auf diejenigen Eisenbahn-Aktien oder Eisenbahn-Obligationen Anwendung finden soll, für welche bis zur Rückzahlung der darin angelegten Kapitalien die Zinsen vom Staate unbedingt garantirt worden sind, oder künftig garantirt werden. Beträgt jedoch der vom Staate garantirte Zinssatz bei der einen oder anderen Eisenbahn weniger als Drei und ein halb Prozent, so dürfen Gelder der Pflegebefohlenen in dergleichen Eisenbahn-Aktien oder Obligationen nur mit Genehmigung der dem Vormundschaftsgerichte vorgesetzten Behörde angelegt werden. Die gegenwärtige Ordre ist durch die Gesetzsammlung bekannt zu machen.

(Gesetzsamml. 1844. Nr. 2415. S. 45.)

Hiermit hätten wir im Wesentlichsten den vom Staate gethanen Schritt zur Beförderung der Ausführung des großen Eisenbahnnetzes auseinandergesetzt. Daß er von Nutzen gewesen, ersieht man daraus, daß mehrere Bahnen

---

*) Allerhöchste Kabinets-Ordre vom 3. Mai 1821, betreffend die Annahme von Staatsschuldscheinen als pupillen- und depositalmäßige Sicherheit.

Da in Gemäßheit Meiner Verordnung vom 17. Januar 1820 (Gesetzsamml. Nr. 577) für die gesammte Staatsschuld, mithin auch für die bei weitem den größten Theil derselben bildenden Staatsschuldscheine, das gesammte Vermögen und Eigenthum des Staats, insbesondere die sämmtlichen Domainen, Forsten und sekularisirten Güter im Umfange der Monarchie, blos mit Ausschluß der, welche für das Kronfideikommiß bestimmt sind, zur Sicherheit haften, die regelmäßige Verzinsung derselben aber durch die der Hauptverwaltung der Staatsschulden unter besonderer Verantwortlichkeit überwiesenen Revenüen jener Hypothek sicher gestellt ist, so bestimme Ich hiermit, daß zinsbar ausstehende oder unterzubringende Kapitalien der Kirchen, Schulen, milden Stiftungen und aller andern öffentlichen Anstalten, — der unter Vormundschaft stehenden Personen, wenn ihre Vormünder oder Kuratoren darauf antragen, so wie endlich der Verlassenschafts- und Kreditmassen, wenn die durch den Kurator jedesmal von Amts wegen darüber schriftlich zu befragenden Erb-Interessenten und Kreditoren es nach der Mehrheit beschließen, zum Ankaufe von Staatsschuldscheinen verwendet werden können.

Eben so sollen künftig als Amtskautionen überall Staatsschuldscheine al pari des Nennwerthes angenommen werden, und der bisher stattgefundene Unterschied:

ob die Kaution bei Verwaltung von öffentlichem oder Privat-Vermögen, namentlich der Depositalkassen bestellt wird,

fortfallen.

Ich beauftrage Sie, diese Verordnung zur allgemeinen Kenntniß zu bringen und haben sich betreffende Behörden darnach zu richten.

Berlin, den 3. Mai 1821.

Friedrich Wilhelm.

An
den Staats-Kanzler, Herrn Fürsten von Hardenberg.

(Gesetzsamml. 1821. Nr. 674. S. 46.)

gesichert und im Bau begriffen sind, wozu längere Zeit die nöthigen Kapitale nicht aufgebracht werden konnten, obwohl sich mehrere Gesellschaften zu diesem Zwecke gebildet hatten. —

Durch dies Verfahren gelangt der Staat mit der Zeit in den Besitz dieser Bahnen, ohne hierzu bedeutende Kapitale verwendet und die Staatsschulden vermehrt zu haben. Den Kapitalisten ist eine Gelegenheit geboten, ihre Gelder zu einem guten Zwecke und mit sicherem, wenn auch nur mäßigem Gewinne anzuwenden, und daß dies erkannt und benutzt wird, das beweis't der Kours der Aktien, welcher, nachdem erst eine Einzahlungs-Rate geschehen war, sich schon weit über den Nennwerth erhob. Der erhabene Sinn der Preußischen Regierung, welcher das zum allgemeinen Besten Gereichende stets mit Umsicht und Kraft fördert, ist daher auch an diesem Schritte wieder wahrzunehmen. —

Hiermit hätten wir das bis jetzt in Preußen für Eisenbahnen Geschehene der Hauptsache nach angeführt. Obwohl es nun eigentlich nicht hierher gehört, so können wir jedoch nicht umhin, eines „Vereins für Eisenbahnkunde" zu erwähnen, welcher seit etwa 1½ Jahren in Berlin besteht. Er hat sich aus den für das Eisenbahnwesen sich interessirenden Technikern, Eisenbahn-Direktoren, Maschinenbauern, Beamten und Privatpersonen gebildet, und bezweckt, an der Fortbildung des praktischen Eisenbahnwesens durch Korrespondenz, schriftliche und mündliche Vorträge und durch Mittheilung, Besprechung und Sammlung von Erfahrungen, Ansichten, Versuchen und Erfindungen, welche den Bau, den Betrieb und die Verwaltung der Eisenbahnen betreffen, mitzuarbeiten. Seine am 11. Oktober 1842 beschlossenen Statuten haben unterm 27. Juli 1843 die Bestätigung der Königlichen Ministerien des Innern, der Finanzen und der geistlichen, Unterrichts- und Medizinal-Angelegenheiten erhalten, und unterm 10. Juli 1843 hat ihm der General-Postmeister von Nagler die Portofreiheit in den Königlichen Landen unter sehr günstigen Bedingungen verliehen. Der Verein hält monatlich eine Sitzung, in welchen bis Anfang Februar 1844 etwa 40 größere Vorträge gehalten und viele kürzere Notizen mitgetheilt sind.

Das Zusammentreten dieses Vereins wurde durch die große Zahl der in Berlin lebenden Techniker, Maschinenbauer, Beamten u. s. w., welche bei den von dort ausgehenden, theils vollendeten, theils vorbereiteten Eisenbahnen betheiligt sind, sehr begünstigt, und schon zählt er 110 ordentliche und korrespondirende Mitglieder, welche Letztere bei in- und ausländischen Eisenbahnen vertheilt sind. —

Wir werden jetzt zur speziellen Beschreibung der einzelnen Eisenbahnen Preußens übergehen, und am Schlusse eine Zusammenstellung der Länge der bereits fertigen, im Bau begriffenen, gesicherten, so wie der projektirten, aber der Natur der Sache nach wohl zu Stande kommenden Linien folgen lassen; um hierdurch einen Ueberblick des ganzen Preußischen Eisenbahnnetzes zu geben.

## B. Die einzelnen Eisenbahnen des Preußischen Staates.

### 1) Berlin-Potsdamer Eisenbahn.

#### a. Geschichte der Bahn.

Im Jahre 1835 bildete sich in Berlin eine Aktien-Gesellschaft für obige Bahn, welche das damals für ausreichend gehaltene Kapital von 600,000 Rthlr. zusammenbrachte. — Die Sache stieß anfangs auf sehr viele Schwierigkeiten, welche theils in der Neuheit des Unternehmens, theils in den Widersprüchen und Ansprüchen von Solchen, die dadurch Verluste besorgten, oder besonderen Gewinn beabsichtigten, theils in der Art der Leitung selbst, gelegen zu haben scheinen; Details darüber sind aktenmäßig nicht veröffentlicht und gehören auch nicht hieher.

Nachdem die ursprünglichen Gründer des Unternehmens mit 12,000 Rthlr. (durch 60 Freiaktien) abgefunden worden, wurde im März 1836 ein neues Direktorium gewählt, wodurch etwas mehr Beschleunigung in den Bau kam; jedoch veranlaßten Hindernisse mancherlei Art, daß die Bahn nicht früher als am 22. September 1838 theilweise, und am 30. Oktober 1838 in ganzer Länge dem Verkehr eröffnet werden konnte. —

Das Statut der Berlin-Potsdamer Eisenbahn ist vom 23. August/September 1837, ein Nachtrag dazu vom 25. Juli 1840, ein zweiter vom 25. Februar 1842; das Bahnpolizei-Reglement wurde unterm 19. Januar 1839 erlassen.

Die Berlin-Potsdamer Eisenbahn war die erste im Preußischen Staate, auch eine der ersten in Deutschland. Sie hat daher das nicht beneidenswerthe Verdienst gehabt, durch manche selbst theuer erkaufte Erfahrung dem Eisenbahnwesen in unserm Vaterlande den Weg gebahnt zu haben; sie hat das Lehrgeld bezahlt, was bei allen, in rascher Entwickelung begriffenen neuen Einrichtungen, stets der mit gutem Beispiele Vorangehende für den unmittelbar Nachfolgenden, dieser für den Nächsten und so ferner bezahlt.

#### b. Richtung und Länge der Bahn.

Aus dem Bahnhofe vor dem Potsdamer Thore fahrend, passirt man den Landwehrgraben, läßt Schöneberg rechts liegen und gelangt dann nach Steglitz und Zehlendorf, wo Anhaltepunkte sind. Die Bahn berührt dann den Machnowerwald und Kohlhasenbrück, zieht sich sodann längs dem linken Havelufer durch Nowaweß und endet bei Potsdam, dem Königl. Schlosse gegenüber, an der langen Brücke.

Die Bahn ist 7000 Ruthen oder 3½ Meilen lang, wird nirgends unterbrochen, steht indeß gegenwärtig noch mit keiner andern in Verbindung; es wird aber eine Verlängerung nach Magdeburg beabsichtigt.

c. Anlage und Einrichtungskosten.

| Benennung. | Von nebenstehender Ausgabe in Abzug zu bringende Einnahme. Thlr. | sg. | pf. | Ausgabe für die einzelnen Jahre. Thlr. | sg. | pf. | Ausgabe in Summa. Thlr. | sg. | pf. | Ausgabe nach Abzug der vorn angegebenen Einnahme. Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| A. Zum Bau der Eisenbahn, Bahnhöfe u. Baulichkeiten. | | | | | | | | | | | | |
| 1) Erwerb. d. Grundstücke. | | | | | | | | | | | | |
| Laut Abschluß pro 1839 | | | | 169725 | 22 | 4 | | | | | | |
| " " " 1840 | | | | 10642 | 1 | 3 | | | | | | |
| " " " 1841 | | | | 20777 | 28 | 6 | | | | | | |
| " " " 1842 | | | | 6788 | 4 | — | | | | | | |
| " " " 1843 | | | | 221 | 18 | 11 | 208155 | 15 | — | | | |
| Für alte Gebäude u. Materialien, zurück erhaltene Stempel- u. Grundentschädigungsgelder 1839 | 10233 | 2 | 11 | | | | | | | | | |
| 1840 | 729 | 28 | 3 | | | | | | | | | |
| 1841 | 1201 | 14 | 5 | | | | | | | | | |
| 1842 | 6 | 16 | 4 | | | | | | | | | |
| Werth d. zu veräußernden Grundstücke . . . . . | 20000 | — | — | | | | 32171 | 1 | 11 | 175983 | 26 | 1 |
| Hiervon kostet das Terrain zu d. Bahnhöf. 83186 Thlr. 26 Sgr. 1 Pf. Das Terrain zu der Bahn selbst 92797 Thlr., wozu die noch zu leistenden Zahlungen für d. Abgaben, Ablösung und Restkaufgelder treten. | | | | | | | | | | | | |
| 2) Erddamm d. Eisenbahn. | | | | | | | | | | | | |
| Nach d. Abschluß pro 1839 | | | | 166620 | 7 | 7 | | | | | | |
| " " " " 1840 | | | | 4911 | 13 | 1 | | | | | | |
| " " " " 1841 | | | | 565 | 7 | 7 | 172096 | 28 | 3 | | | |
| Für Erdwagen und Erdwagenachsen pro 1842 . . | 317 | — | — | | | | 317 | — | — | 171779 | 28 | 3 |
| 3) Die Eisenbahn selbst. | | | | | | | | | | | | |
| Nach d. Abschluß pro 1839 | | | | 299664 | 14 | 1 | | | | | | |
| " " " " 1840 | | | | 4192 | 8 | 1 | . | . | . | 303856 | 22 | 2 |
| 4) Die Brücken. | | | | | | | | | | | | |
| Nach d. Abschluß pro 1839 | | | | 57240 | 5 | 2 | | | | | | |
| " " " " 1840 | | | | 1325 | 1 | 7 | | | | | | |
| " " " " 1841 | | | | 2130 | — | — | . | . | . | 60695 | 6 | 9 |
| Latus . | | | | | | | | | | 712315 | 23 | 3 |

| Benennung. | Von nebenstehender Ausgabe in Abzug zu bringende Einnahme. Thlr. | sg. | pf. | Ausgabe: für die einzelnen Jahre. Thlr. | sg. | pf. | Ausgabe: in Summa. Thlr. | sg. | pf. | Ausgabe nach Abzug der vorn angegebenen Einnahme. Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Transport . | | | | | | | | | | 712315 | 23 | 3 |
| 5) Gebäude und deren Einrichtung. | | | | | | | | | | | | |
| a. Auf den Bahnhöfen. | | | | | | | | | | | | |
| Nach d. Abschluß pro 1839 | | | | 220039 | 4 | 1 | | | | | | |
| " " " " 1840 | | | | 989 | 14 | 11 | | | | | | |
| " " " " 1841 | | | | 1581 | 17 | 4 | | | | | | |
| " " " " 1842 | | | | 5374 | 12 | 9 | | | | | | |
| " " " " 1843 | | | | 5457 | 16 | 3 | 233442 | 5 | 4 | | | |
| Für die Bahnwärterbuden, Barrièren rc., Bauten auf der Bahn, aus der speziellen Baurechnung entnommen . . . pro 1839 | 9758 | 28 | 7 | | | | 9758 | 28 | 7 | 223683 | 6 | 9 |
| b. Auf d. Bahn. Einrichtung f. d. Bahnwärter | | | | | | | | | | | | |
| Nach d. Abschluß pro 1839 | | | | 9758 | 28 | 7 | | | | | | |
| Bahnwärterhäuser 1840 | | | | 6754 | 18 | 4 | | | | 16513 | 16 | 11 |
| 6) Kosten des Entwurfs und der Vorarbeiten. | | | | | | | | | | | | |
| Nach d. Abschluß pro 1839 | | | | | | | | | | 25510 | 18 | 9 |
| 7) Bau-Betriebskosten. | | | | | | | | | | | | |
| Nach d. Abschluß pro 1839 | | | | | | | | | | 9387 | 13 | 11 |
| Summa A . | | | | | | | | | | 987411 | 6 | 7 |
| B. Anschaffung der Transportmittel. | | | | | | | | | | | | |
| 1) Dampfwag. nebst Tender. | | | | | | | | | | | | |
| Aus der speziellen Baurechnung pro 1839 | | | | 189565 | 24 | 1 | | | | | | |
| 1840 | | | | 1796 | 27 | 6 | | | | | | |
| 1841 | | | | 7 | 29 | — | 191370 | 20 | 7 | | | |
| 1840 | 1135 | 3 | 5 | | | | | | | | | |
| 1841 | 333 | 14 | 4 | | | | 1468 | 17 | 9 | 189902 | 2 | 10 |
| 2) Personenwagen. | | | | | | | | | | | | |
| Aus der speziellen Baurechnung pro 1839 | | | | 126288 | 24 | 7 | | | | | | |
| 1840 | | | | 4290 | 7 | 5 | | | | | | |
| 1841 | | | | 46 | 13 | 8 | | | | 130625 | 15 | 8 |
| Latus . | | | | | | | | | | 320527 | 18 | 6 |

| Benennung. | Von nebenstehender Ausgabe in Abzug zu bringende Einnahme. | | | Ausgabe für die einzelnen Jahre. | | | Ausgabe in Summa. | | | Ausgabe nach Abzug der vorn angegebenen Einnahme. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. |
| Transport . | | | | | | | | | | 320527 | 18 | 6 |
| 3) Güterwagen. | | | | | | | | | | | | |
| Aus der speziellen Baurechnung . . . pro 1839 | | | | 29637 | 23 | 4 | | | | 29637 | 23 | 4 |
| 4) Transportgeräthe u Bekleidung des Wagenpersonals. | | | | | | | | | | | | |
| pro 1839 | | | | 10030 | 19 | 6 | | | | | | |
| „ 1840 | | | | 60 | — | — | | | | | | |
| „ 1841 | | | | 160 | — | — | | | | | | |
| „ 1843 | | | | 60 | — | — | | | | 10250 | 19 | 6 |
| 5) Stadtgüter-Fuhrwerk. pro 1842 | | | | | | | | | | 1896 | 27 | 8 |
| Summa B . | | | | | | | | | | 362372 | 29 | — |
| C. Insgemein. | | | | | | | | | | | | |
| Entschädigung an die ursprünglichen Gründer pro 1839 | | | | | | | | | | 12000 | — | — |
| D. Zinsen und besondere Ausgaben. | | | | | | | | | | | | |
| pro 1839 | | | | 43608 | 1 | 2 | | | | | | |
| „ 1840 | | | | 852 | 9 | — | | | | | | |
| „ 1841 | | | | 1867 | 4 | 9 | | | | | | |
| „ 1842 | | | | 170 | 25 | 6 | 46498 | 10 | 5 | | | |
| An Zinsen belegt gewesene Kapitalien, Miethe und Diskontozinsen pro 1839 | 1424 | 23 | — | | | | | | | | | |
| 1840 | 3457 | 17 | 4 | | | | | | | | | |
| 1841 | 852 | 25 | — | | | | | | | | | |
| 1842 | 657 | 12 | 8 | | | | | | | | | |
| 1843 | 212 | 8 | 9 | | | | | | | | | |
| Agio von den Prioritätsaktien . . . pro 1843 | 1792 | 17 | — | | | | 8397 | 13 | 9 | 38100 | 26 | 8 |
| Summa Summarum . | | | | | | | | | | 1,399885 | 2 | 3 |

Hierzu werden noch folgende nothwendige Ausgaben kommen:

| | Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|
| Für den noch nicht beendeten Grunderwerb, inkl. Abgabenablösung und Schließung der Kontrakte mit Einschluß der Machnower Grundstücke . . . . . . . . . . . . | 12730 | — | — |
| Für die Erbauung von Schuppen, welche für die Maschinen und Wagen fehlen, so wie einer Werkstatt rc. . . . . . . . . | 4540 | — | — |
| Summa . | 1,417155 | 2 | 3 |



Digitized by Google

Bringt man hiervon den Werth einer Lokomotive, welche bis jetzt noch nicht gebraucht ist, mit 10000 Thlr. in Abzug, so stellen sich die Kosten der Bahn auf 1,407155 Thlr., also pro Meile durchschnittlich etwa 400000 Thlr.

Diese Summe ist gedeckt durch:

| | | |
|---|---|---|
| 3500 Aktien (inkl. der 60 Frei-Aktien) erster Emittirung à 200 Thlr. | . . . . . . . . . . . . | 700000 Thlr. |
| 1500 „ zweiter Emittirung à 200 Thlr. | . . . . . | 300000 „ |
| 2000 Prioritäts-Aktien à 200 Thlr. | . . . . . . . . | 400000 „ |

d und e. Steigungs- und Krümmungs-Verhältnisse.

Beide sind günstig, denn die größte Steigung ist $\frac{1}{300}$, der Halbmesser der kleinsten Kurve 400 Ruthen.

f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.

Die Bahn hat nur ein Geleise; auf den beiden Endstationen, so wie zu Steglitz und Zehlendorf, befinden sich Ausweichungen. Sie ist nach dem System der belgischen Eisenbahnen, mit freitragenden Schienen, erbaut, nur sind zur Befestigung der gußeisernen Schienenstühle Schraubenbolzen mit Muttern angewendet. Die Spurweite beträgt 4′ $6\frac{7}{8}$″, und der Spielraum für die Räder $\frac{5}{8}$—$\frac{7}{8}$″. Das Gewicht der Schienen (Stuhlschienen) ist für den laufenden Fuß 13 Pfund.

Die Bahnhölzer waren beim Legen der Bahn zum größern Theil frisch geschnitten und grün in die Erde gesenkt; trotzdem haben sie sich über Erwarten gut konservirt und erfordern nur einen allmähligen, die Kräfte des Reserve-Fonds nicht übersteigenden Ersatz. Die Form der Schienen hat sich als zweckmäßig bewährt; sie tragen bei einem geringen Gewichte die schweren Maschinen und belasteten Personenzüge, ohne bemerklichen Einwirkungen ausgesetzt zu sein, daneben haben sie, theils wegen ihrer größeren Höhe, theils wegen ihrer Form, den Vorzug, daß die Räder nicht leicht aufsteigen oder mit den Flanschen die Erde berühren können. Auch die Anwendung der Stühle und Keile gewährt wegen der Leichtigkeit, sie beliebig herauszunehmen und gehörig zu befestigen, große Vortheile. Ferner bieten die Schraubenbolzen mit Muttern, durch welche die Stühle auf den Unterlagshölzern befestigt sind, eine Sicherheit dafür, daß sich das Geleise nicht erweitern kann. Eine solche Erweiterung tritt namentlich in den Biegungen bei der Anwendung von Riegeln und Haken sehr leicht ein, sobald das Holz anfängt durch Feuchtigkeit zu leiden. Die Schienenstühle sind nicht nach innen gesenkt, sondern wagerecht auf den Hölzern befestigt, so daß sie die Schienen in dieser Lage erhalten. In Folge dessen berühren die konischen Räder der Wagen die Bahn zwar nur mit einer kleinen Fläche, sie streben aber stets nach innen, und verhindern dadurch einmal, daß der Flansch bei zu hartem Anstreifen an die Schienenkante sich abnutzt, anderntheils, daß die Wagen von einer Seite zur andern geworfen werden und so aus den Schienen springen.

Erhebliche Schwierigkeiten sind nicht vorgekommen, wie denn z. B. die bedeutendsten Abträge von 33 und 28 Fuß größter Tiefe nur resp. 230 und

300 Ruthen lang sind. Die nennenswerthesten Maurerarbeiten sind die Brücken über den Landwehrgraben, bei Kohlhasenbrück und über die Nuthe, so wie die Viadukte bei Schöneberg, Steglitz und Lichterfelde.

Die beiden geräumigen Bahnhöfe zu Berlin und Potsdam bestehen aus einem Empfangshause mit Einsteigehalle und den nöthigen Schuppen; auf dem Berliner befindet sich außerdem noch eine Sattlerwerkstatt. Drehscheiben sind auf dem Bahnhofe in Berlin 6, in Potsdam 5, in Steglitz 1.

Um den Bahnwärtern in der Nähe der Bahn ein Obdach zu schaffen, hat man 6 bewohnbare Bahnwärterhäuser an den Aufstellungspunkten erbaut, welche sehr weit von bewohnten Orten entlegen sind.

g. Betriebsmaschinen und Einrichtungen.

Die Betriebsmittel bestehen aus:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 13 | Lokomotiven, | | | |
| 2 | Staatswagen, | | | |
| 14 | Personenwagen | I. | Klasse, | |
| 16 | " " | II. | " | |
| 42 | " " | III. | " | bedeckt, |
| 8 | " " | III. | " | offen, |
| 20 | Güterwagen und | | | |
| 2 | Gepäckwagen, | | | |

deren Anschaffungskosten 362372 Thlr. betragen haben.

Die Lokomotive sind von R. Stephenson in New-Castle, C. Tayleur u. Comp. in Warrington, Norris in Philadelphia, Egells in Berlin; eine ist bis jetzt noch nicht im Gebrauch gewesen.

Die Personenwagen sind sechsrädrig und vom Wagenfabrikanten Rauff in Berlin gefertigt.

Sämmtliche Lokomotive hat man nach dem amerikanischen System zur Holzfeuerung eingerichtet, und da sich die von dem Ingenieur Klein erfundene Vorrichtung zum Verhüten des Funkensprühens als zweckmäßig hierbei bewährt hat, so ist sie bei allen Maschinen ausgeführt worden. Die Kosten der Holzfeuerung haben sich bei weitem billiger herausgestellt, als die Feuerung mit Coaks; auch soll sie die Maschinen weniger angreifen und deshalb die Reparaturkosten verringern.

b. Betriebs-Einnahmen und Betriebs-Kosten.

## A. Betriebs-Einnahmen.

| Benennung | 1839. Thlr. | sg. | pf. | 1840. Thlr. | sg. | pf. | 1841. Thlr. | sg. | pf. | 1842. Thlr. | sg. | pf. | 1843. Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bestand aus dem vorigen Jahre nach Abzug der Ausgaben | 31 | — | 2 | 66 | 21 | 6 | 8 | 13 | 3 | 120 | 15 | 6 | 90 | 3 | 8 |
| I. Für den Personen-Transport. | | | | | | | | | | | | | | | |
| a. Für die Fahrten zwischen Berlin und Potsdam: | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1) Für gelöste Billets | 168776 | 17 | 6 | 161282 | 12 | 6 | 147451 | 5 | — | 137825 | 10 | — | 148789 | 17 | 6 |
| 2) Militair-Kommando's und Waisenknaben | 1938 | 10 | — | 2862 | 12 | 6 | 982 | 20 | — | 1477 | 10 | — | 1531 | 25 | — |
| 3) Für die Fahrten Ihrer Majestäten des Königs und der Königin | — | — | — | 695 | — | — | 830 | — | — | 910 | — | — | 1800 | — | — |
| 4) Für die Fahrten des Königl. Hofes | — | — | — | 1370 | 7 | 6 | 1521 | 20 | — | 1855 | 2 | 6 | 3687 | 24 | 6 |
| | | | | | | | | | | | | | inkl. d. Extrafahrt. | | |
| 5) Zu ermäßigten Preisen | — | — | — | 56 | — | — | 21 | — | — | 28 | 20 | — | — | — | — |
| 6) Extrafahrten | — | — | — | 389 | 2 | — | 310 | 20 | — | 400 | 5 | — | — | — | — |
| b. Für die Fahrten zwischen Berlin und Steglitz u. s. w. | 7393 | 7 | — | 8975 | 11 | 6 | 6841 | 18 | 6 | 3005 | 21 | — | 576 | 27 | — |
| | 178108 | 4 | 6 | 175630 | 16 | — | 157958 | 23 | 6 | 145502 | 8 | 6 | 156386 | 4 | — |
| II. Für den Güter-Transport inkl. Ueberfracht des Passagier-Gepäcks | 4603 | — | 9 | 12467 | 5 | 6 | 13092 | 3 | 6 | 12865 | 23 | 1 | 17750 | 12 | 9 |
| III. Miethen | 2116 | 21 | — | 1551 | 6 | — | 2471 | 10 | — | 2404 | — | — | 2788 | — | — |
| IV. Verschiedene Einnahmen. | | | | | | | | | | | | | | | |
| a. Für Zinsen | | | | 573 | 26 | 7 | 582 | 19 | 9 | 466 | 5 | 5 | 648 | 13 | 6 |
| b. Für das Aufstellen der Droschken in Potsdam | 4409 | 13 | 10 | — | — | — | 285 | — | — | 329 | — | — | 260 | 7 | 6 |
| c. Für Grasnutzung | | | | — | — | — | 4 | — | — | 51 | — | — | 50 | — | — |
| d. Insgemein | | | | 593 | 19 | 11 | 454 | 3 | 2 | 1936 | 13 | 5 | 1102 | 11 | 5 |
| Summa aller Einnahmen | 189268 | 10 | 3 | 190883 | 5 | 6 | 174856 | 13 | 2 | 163615 | 5 | 11 | 179075 | 22 | 10 |

## B. Betriebs-Ausgaben.

| Benennung. | 1839. Thlr. | sg. | pf. | 1840. Thlr. | sg. | pf. | 1841. Thlr. | sg. | pf. | 1842. Thlr. | sg. | pf. | 1843. Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **A. Bahnverwaltung.** | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1) Gehalte | 14563 | 1 | 6 | 7954 | 15 | — | 8677 | 24 | 8 | 7821 | 5 | 6 | 7450 | 25 | 5 |
| 2) Instandhaltung der Bahn: | inkl. Tagelöhner. | | | | | | | | | | | | | | |
| a. Zur Instandhaltung der Bahn, Dossirungen und Gräben | 298 | — | 4 | 4366 | 11 | 9 | 3068 | 4 | — | 2930 | 23 | — | 3133 | 20 | 10 |
| b. Material zur Herbeischaffung der nöthigen Reserve-Erde | — | — | — | — | — | — | 542 | 8 | — | 277 | 26 | 9 | 101 | 16 | 9 |
| c. Anpflanzungen von Obstbäumen | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 285 | 3 | 2 | 287 | 29 | 8 |
| d. Instandhaltung der Drehscheiben, Ausweichungen und Straßenübergänge | 1664 | 24 | — | 536 | 15 | 8 | 415 | 18 | 10 | 233 | 12 | 6 | 1092 | 29 | 5 |
| e. Reparatur der Wächterbuden und Warnungstafeln | 230 | 6 | 11 | 94 | 14 | 3 | 117 | 23 | 8 | 60 | 22 | 1 | 35 | 12 | 2 |
| 3) Instandhaltung der Bahngeräthe: Zum Ersatz der unbrauchbaren, Ergänzung der fehlenden und Reparatur der vorhandenen | 146 | 7 | 3 | 282 | 10 | 1 | 294 | 11 | 6 | 147 | — | 5 | 195 | 14 | 3 |
| 4) Instandhaltung der Gebäude und Brücken: | | | | | | | | | | | | | | | |
| a. Berliner Bahnhof | 817 | 18 | 10 | 1508 | 28 | 1 | | | | 439 | 7 | 7 | 784 | 9 | 3 |
| b. Potsdamer Bahnhof | 388 | 12 | 10 | 947 | 28 | — | 2018 | 23 | 7 | 468 | 7 | 4 | 584 | 18 | 6 |
| c. Bahnwärterhäuser | — | — | — | — | — | — | | | | 157 | 28 | 2 | 1096 | 4 | 9 |
| d. Brücken | 43 | 23 | — | 214 | 21 | 10 | | | | 356 | 23 | 4 | 6 | 4 | 3 |
| 5) Insgemein | 310 | 3 | 8 | 53 | 12 | 5 | 74 | 19 | 6 | 241 | 28 | — | 337 | 29 | 7 |
| Summa A. Bahnverwaltung | 18462 | 9 | 1 | 16544 | — | 6 | 15199 | 13 | 9 | 13420 | 7 | 10 | 15107 | 5 | 10 |
| **B. Transportverwaltung.** | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1) Verpflegung der Mannschaften: | | | | | | | | | | | | | | | |
| a. Gehalte | 12950 | 19 | — | 13099 | 22 | — | 12148 | 22 | 6 | 11860 | 20 | 6 | 11812 | 27 | 8 |
| b. Kleider-Ersatz | 279 | 9 | 3 | 528 | 16 | 9 | 348 | — | — | 297 | 14 | 6 | 528 | 19 | 10 |
| c. Tagelöhner zum Dienst bei den Lokomotive, Personenwagen, auf den Bahnhöfen u. s. w. | 6498 | 28 | 4 | 4432 | — | — | 4066 | 23 | 10 | 3683 | 13 | 2 | 4023 | 13 | 4 |
| Latus | 19728 | 26 | 7 | 18060 | 8 | 9 | 16563 | 16 | 4 | 15841 | 18 | 2 | 16365 | — | 10 |

Digitized by Google

| Benennung. | 1839. Thlr. | sg. | pf. | 1840. Thlr. | sg. | pf. | 1841. Thlr. | sg. | pf. | 1842. Thlr. | sg. | pf. | 1843. Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Transport . . | 19728 | 26 | 7 | 18060 | 8 | 9 | 16563 | 16 | 4 | 15841 | 18 | 2 | 16365 | — | 10 |
| 2) Kosten der Transportkräfte: | | | | | | | | | | | | | | | |
| a. Brennmaterial für die Lokomotive | 27106 | 1 | — | 16977 | 20 | 9 | 18624 | 29 | — | 15869 | 11 | 3 | 15608 | 11 | 3 |
| b. Für Oel, Wagenschmiere, Talg und Materialien zum Putzen und zur Erleuchtung: | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. Für Talg | 445 | 11 | 6 | 458 | 28 | — | 2265 | 10 | 6 | 2293 | 7 | 9 | 327 | 29 | 6 |
| 2. „ Rüböl und Baumöl | 2082 | 4 | 7 | 1308 | 28 | 10 | | | | | | | 637 | 24 | 6 |
| 3. „ Speck | — | — | — | — | — | — | | | | | | | 4 | 29 | 6 |
| 4. „ kleine Materialien zum Putzen | 389 | 6 | 9 | 238 | 24 | 6 | | | | | | | 418 | 12 | 6 |
| 5. „ Materialien zur Erleuchtung der Züge | — | — | — | — | — | — | | | | | | | 161 | 14 | 1 |
| 6. Zum Schmieren, Putzen der Personen- und Frachtwagen | 267 | 24 | 7 | 236 | 4 | 7 | | | | | | | 261 | 20 | — |
| c. Zum Heizen der Vorwärmer | unter Brennmaterial. | | | desgl. | | | 626 | 8 | 6 | 271 | 18 | 9 | 35 | 1 | 7 |
| 3) a. Instandhaltung der Dampfwagen und Tender | 5053 | — | 1 | 5685 | 11 | 3 | 4929 | 2 | 1 | 4920 | 9 | 9 | 6547 | 8 | 11 |
| b. Instandhaltung der Transport- und Personenwagen | 2021 | 20 | 10 | 2802 | 11 | 2 | 3162 | 21 | 11 | 2034 | 3 | 9 | 4371 | 29 | 6 |
| c. Der Fracht- und Viehwagen | 449 | 18 | 7 | 462 | 6 | 3 | 577 | 16 | — | 376 | 16 | 3 | 899 | 22 | 2 |
| 4) Transportgeräthe und Werkzeuge zur Vermehrung und zum Ersatz der vorhandenen | 1664 | 29 | 8 | 567 | 8 | 8 | 801 | 7 | 1 | 816 | 2 | — | 1116 | 17 | — |
| 5) Zur Erleuchtung der Bahn, Bahnhöfe und Dienstlokale | 1501 | 14 | 7 | 1430 | 15 | 1 | 1447 | 16 | 10 | 1320 | 13 | 4 | 1239 | 21 | — |
| 6) Zur Heizung der Empfangs- und Arbeitszimmer | 316 | 20 | 9 | 194 | 25 | — | 96 | 24 | 6 | 70 | 3 | 9 | 79 | 1 | 10 |
| 7) Druckkosten: | | | | | | | | | | | | | | | |
| a. Für Billets und Stempelgeräthe | 396 | 8 | 3 | 518 | 19 | 4 | 340 | 4 | 4 | 182 | — | — | 327 | 4 | 6 |
| b. Druck- und Insertionskosten | | | | 906 | 28 | 6 | 798 | 12 | — | 1067 | 29 | 6 | 733 | 1 | 6 |
| 8) Unterhaltung des Stadt-Fuhrwerks: | | | | | | | | | | | | | | | |
| a. Leute. (Gehalt und Bekleidung.) | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 291 | 13 | 9 | 514 | 12 | 2 |
| b. Pferde. (Fourage, Hufbeschlag, Medizin, Geschirr- u. Stallsachen.) | 1679 | 13 | 7 | — | — | — | — | — | — | 496 | 23 | 10 | 843 | 24 | — |
| c. Unterhaltung d. Stadtgüterwagen. (Bahnhofs- u. Miethspferde.) | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 151 | — | 5 | 275 | 10 | 10 |
| d. Der Pferdeställe | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 31 | 23 | 11 | 5 | 10 | 10 |
| e. Insgemein | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 60 | 10 | 6 | 135 | 18 | 9 |

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 9) Insgemein: | | | | | | | | | | | | | | | |
| Für Reinigen der Lokale, Fahrprämien an die Maschinisten, Ueberzeit bei besonderen Veranlassungen | 1516 | 26 | 11 | 1923 | 7 | 10 | 852 | 16 | 6 | 668 | 24 | 6 | 1746 | 28 | 4 |
| Summa B. Transportverwaltung | 64619 | 19 | 3 | 51772 | 28 | 2 | 51086 | 5 | 7 | 46763 | 21 | 2 | 52657 | 5 | 1 |
| **C. Allgemeine Verwaltungskosten.** | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1) Gehalte | 7439 | 25 | — | 5456 | 20 | — | 5515 | 25 | — | 5235 | — | — | 5239 | — | — |
| 2) Pensionen | 963 | — | — | 300 | — | — | 600 | — | — | 698 | — | — | 672 | — | — |
| | inkl. Gratifikat | | | | | | | | | | | | | | |
| 3) Abgaben und Feuerversicherung | 398 | 10 | 9 | 1185 | 20 | 5 | 1079 | 16 | 3 | 967 | 2 | 3 | 1018 | 1 | 3 |
| 4) Zu Amtsreisen | 164 | 27 | — | 230 | 18 | 6 | 299 | 27 | 6 | 89 | 22 | 6 | 125 | 7 | 6 |
| 5) Bureaukosten | 2147 | 2 | 11 | 571 | 11 | 1 | 430 | 16 | 8 | 268 | 1 | — | 342 | 9 | 11 |
| 6) Kleiderersatz | — | — | — | 52 | 18 | 2 | 64 | 7 | — | 67 | 4 | 6 | 62 | 17 | — |
| 7) Insgemein | — | — | — | 1102 | 27 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Summa C. Allgemeine Verwaltungskosten | 11113 | 5 | 8 | 8899 | 26 | 2 | 7990 | 2 | 5 | 8007 | — | — | 7359 | 5 | 8 |
| **Rekapitulation der Betriebs-Ausgaben.** | | | | | | | | | | | | | | | |
| A. Bahnverwaltung | 18462 | 9 | 1 | 16544 | — | 6 | 15199 | 13 | 9 | 13420 | 7 | 10 | 15107 | 5 | 10 |
| B. Transportverwaltung | 64619 | 19 | 3 | 51772 | 28 | 2 | 51086 | 5 | 7 | 46763 | 21 | 2 | 52657 | 5 | 1 |
| C. Allgemeine Verwaltungskosten | 11113 | 5 | 8 | 8899 | 26 | 2 | 7990 | 2 | 5 | 7325 | — | 3 | 7359 | 5 | 8 |
| Summa | 94195 | 4 | — | 77216 | 24 | 10 | 74275 | 21 | 9 | 67508 | 29 | 3 | 75123 | 16 | 7 |
| Die Einnahme betrug | 189268 | 10 | 3 | 190883 | 5 | 6 | 174856 | 13 | 2 | 163615 | 5 | 11 | 179075 | 22 | 10 |
| " Ausgabe " | 94195 | 4 | — | 77216 | 24 | 10 | 74275 | 21 | 9 | 67508 | 29 | 3 | 75123 | 16 | 7 |
| Zinsen und Amortisation der Prioritätsaktien | } 64158 | 5 | 8 | 24000 | — | — | 24000 | — | — | 23047 | — | — | 22191 | — | — |
| " der Stammaktien | | | | 50000 | — | — | 50000 | — | — | 50000 | — | — | 50000 | — | — |
| Summa sämmtlicher Ausgaben | 158353 | 9 | 8 | 151216 | 24 | 10 | 148275 | 21 | 9 | 140555 | 29 | 3 | 147314 | 16 | 7 |
| Bleiben | 30915 | — | 7 | 39666 | 10 | 8 | 26580 | 21 | 5 | 23059 | 6 | 8 | 31761 | 6 | 3 |
| Hiervon Dividende inkl. Antheil des Spezial-Direktors | 15000 | — | — | 25500 | — | — | 20400 | — | — | 20400 | — | — | 20400 | — | — |
| " zum Reservefonds | 14000 | — | — | 14000 | — | — | 6000 | — | — | 2600 | — | — | 11341 | 21 | 1 |
| Bleiben Bestand | 1915 | — | 7 | 166 | 10 | 8 | 180 | 21 | 5 | 59 | 6 | 8 | 19 | 15 | 2 |

Aus der vorstehenden Zusammenstellung ersieht man, daß sich die Einnahmen der Jahre 1841 und 1842 gegen die früheren als nothwendige Folge der Konkurrenz der Berlin-Anhalter so wie der Berlin-Stettiner Eisenbahn vermindert hatten, und nur die Erhöhung der Preise konnte es bewirken, daß im Jahre 1843 eine größere Einnahme erreicht wurde. Jedenfalls ist aber, was auch schon in der diesjährigen Generalversammlung (1843) zur Sprache gekommen, der Reservefonds zu wenig bedacht und auf die Vertheilung von Dividenden zu viel vom Reinertrage verwendet worden. Diese Ansicht, welche das Direktorium entwickelte, theilte die Mehrzahl der Aktionäre aber nicht, indem man die Hoffnung hegte, daß, wenn die Preis-Erhöhung ein volles Betriebsjahr stattgefunden, auch eine noch höhere Mehr-Einnahme zu erwarten sei, so wie überhaupt die Frequenz sich nach Maaßgabe der seit dem vorigen Jahre in vollen Betrieb gekommenen und auf Berlin führenden neuen Eisenbahnen bedeutend vermehren müsse. Alle diese günstigen Umstände seien im vorigen Jahre erst zum Herbst eingetreten und der eigentliche Effekt könne erst in den folgenden Jahren eintreten.

Die Befürchtungen der Direktion, daß der Reservefonds nicht genugsam anwachse, um den Ersatz sämmtlicher Transportmittel und Materialien bestreiten zu können, gründete sich auf einen gutachtlichen Bericht des Spezial-Direktors der Gesellschaft, in welchem derselbe nachzuweisen suchte, wie viel an Ersatzkosten unter Berücksichtigung der Zeit, in welcher ein Ersatz zu erwarten sein dürfte und nach dem ungefähren Kostenbetrage alljährlich und beziehungsweise in 30 Jahren durchschnittlich von der Betriebs-Einnahme hätte abgesetzt und reservirt werden müssen. Obgleich diese Berechnung eine Wahrscheinlichkeits-Rechnung ist und auch nur sein kann, so stützt dieselbe sich doch so viel als möglich auf Thatsachen, namentlich bei den angenommenen Preisen und bei den wirklich vorhandenen Gegenständen, weshalb wir sie im Nachstehenden anführen wollen.

| Nr. | Benennung. | Stückzahl der auf der Bahn im Gebrauch befindlichen und ungefähres Gewicht. | | Zeitraum in welch. der Ersatz zu erwarten sein dürfte. | Ungefähre Kosten d. Ersatzes nach Abrechn. d. alt. Materials. | Dies beträgt | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | auf 1 Jahr. | auf 30 Jahr. |
| | | Stück. | Ztr. | Jahre | Thlr. | Thlr. | Thlr. |
| 1 | Unterlagshölzer | 32369 | — | 7—8 | 32400 | 4000 | 129600 |
| 2 | Verschiedene Schienenstühle von Gußeisen | 66154 | 7510 | 30 | 22500 | 750 | 22500 |
| 3 | Schmiedeeiserne Schraubenbolzen mit Muttern oder Nägeln zur Befestigung der Schienenstühle | 131615 | 1640 | 30 | 9900 | 330 | 9900 |
| 4 | Schmiedeeiserne Keile zur Befestig. der Schienen in den Stühlen | 77379 | 430 | 30 | 2100 | 70 | 2100 |
| 5 | Gewalzte Schienen | 13542 | 25400 | 30 | 75600 | 2520 | 75600 |
| 6 | Lokomotive und Tender | 12 | — | 15 | 120000 | 8000 | 240000 |
| 7 | Ersatz größerer Theile, als Kessel, Feuerboxe und Zylinder | — | — | 15 weg. bes. Eleganz. | 15000 | 1000 | 30000 |
| 8 | Staatswagen | 2 | — | 6 | 12000 | 2000 | 60000 |
| 9 | Wagen erster Klasse | 10 | — | 10 | 30000 | 3000 | 90000 |
| 10 | Wagen zweiter Klasse | 20 | — | 12 | 24000 | 2000 | 60000 |
| 11 | Bedeckte Wagen dritter Klasse | 42 | — | 15 | 60000 | 4000 | 120000 |
| 12 | Bedeckte Güterwagen | 3 | — | 10 | 4500 | 450 | 13500 |
| 13 | Offene Personen- u. Güterwagen | 24 | — | 15 | 1500 | 1000 | 30000 |

Nimmt man nun auch an, daß die Positionen 2 bis 7 durch die Amortisation der Prioritäts-Aktien gedeckt werden, und deshalb bei der Berechnung außer Ansatz bleiben können, so stellt sich doch das außerdem jährlich zurückzulegende Kapital auf etwa 16000 Thlr. Danach müßten bis 1843, in fünf Jahren, im Ganzen circa 80000 Thlr. zum Reservefonds geflossen sein.

Dies ist aber nicht der Fall. Es sind aus ihm verausgabt worden:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| im Jahre 1840 | 897 Thlr. | 12 Sgr. | — Pf. |
| „ „ 1841 | 881 „ | 22 „ | 3 „ |
| „ „ 1842 | 1462 „ | 5 „ | — „ |
| „ „ 1843 | 7598 „ | 22 „ | 5 „ |
| Zusammen = | 10840 Thlr. | 1 Sgr. | 8 Pf. |

Dazu kommen:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Die 13te Lokomotive mit | 10000 „ | — „ | — „ |
| Der jetzige Bestand mit | 38400 „ | — „ | — „ |
| sind = | 59240 Thlr. | 1 Sgr. | 8 Pf. |

Dies ergiebt in runder Summe ein Defizit von 20000 Thlr.

Von den Repräsentanten des Vereins sind zwar die Gutachten zweier bewährten Ingenieure anderer Eisenbahnen eingefordert, welche, bei der Annahme von geringeren Preisen für die einzelnen Gegenstände, nachweisen, daß auf 5 Jahre die Summe von 60000 Thlr. für den Reservefonds ausreichen

Digitized by Google

könnte; aber auch hiernach stellt sich dennoch ein Defizit von mindestens 11000 Thlr. heraus. Nach Abrechnung der 13ten Lokomotive sind nämlich nur 49200 Thlr. zum Reservefonds geflossen; dazu kommt zwar diese Lokomotive mit 10000 Thlr., solche ist indessen aus dem aufgelösten Baufonds übernommen, mit ihr aber zugleich auch bedeutende Zahlungen, Mehrkosten an Grunderwerb u. s. w., welche an sich den Reservefonds nicht treffen. Diese Ausgaben kann man auf mehr als 10000 Thlr. veranschlagen, wie dies aus der vorher angeführten Nachweisung des Anlage- und Baukapitals der noch zu leistenden Zahlungen zur Genüge hervorgeht. — —

Die Betriebskosten haben sich im Allgemeinen vermindert, jedoch betrugen sie im letzten Jahre mehr als in dem vorhergehenden, wozu wohl sehr viel die bedeutenden Reparaturen, welche an Lokomotive, Personen- und Güterwagen vorgenommen sind, beigetragen haben.

**Die Leistungen der 12 Lokomotive**, so wie deren Kosten, ergeben sich aus nachstehenden Uebersichten.

| | 1839. | | | 1840. | | | 1841. | | | 1842. | | | 1843. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Die Maschinen haben Meilen zurückgelegt | 14398 | | | 16615½ | | | 15717 | | | 15078 | | | 14671½ | | |
| | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. |
| Die Kosten d. Transportkräfte haben betragen . . . . . | 30290 | 19 | 5 | 19220 | 16 | 8 | 21516 | 18 | — | 18434 | 7 | 9 | 17455 | 22 | 11 |
| Die jährl. Betriebskosten mit Ausnahme der Pferde zu den Pferdefahrten im ersten Jahre . . . | 84315 | 27 | — | 77216 | 24 | 10 | 74275 | 21 | 9 | 67508 | 29 | 3 | 75123 | 16 | 7 |
| Hiernach betragen die gesammt. Betriebskosten für: | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 Fahrt n. Potsdam | 20 | 21 | — | 16 | 8 | 10 | 16 | 16 | — | 15 | 20 | 2 | 17 | 27 | 8 |
| 1 „ „ Steglitz (1 Meile) | 5 | 27 | 5 | 4 | 19 | 8 | 4 | 21 | 9 | 4 | 14 | 4 | 5 | 3 | 7 |
| Die Kosten d. Transportkräfte allein sind für: | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 Fahrt n. Potsdam | 7 | 10 | 10 | 4 | 1 | 4 | 4 | 23 | 9 | 4 | 8 | 4 | 4 | 4 | 10 |
| 1 „ „ Steglitz (1 Meile) | 2 | 3 | 1 | 1 | 4 | 8 | 1 | 11 | 1 | 1 | 6 | 8 | 1 | 5 | 8 |

## Nachweisung der Leistungen der einzelnen Dampfwagen.

### a. Pro 1840.

| Namen der Maschine. | Anzahl der Fahrten. | Anzahl der gezogenen Wagen. | Anzahl der Personen in allen Wagenklassen. | Verbrauch an Feuerungsmaterial. Für alle Fahrten. Holz 1/1 Hauf. | Für alle Fahrten. Holz 1/16 Hauf. | Für alle Fahrten. Coaks Schff. | Für 1 Fahrt im Durchschnitt. Holz 1/32 Hauf. | Für 1 Fahrt im Durchschnitt. Coaks Schff. | Für 1 Meile pro Fahrt im Durchschnitt. Holz 1/32 Hauf. | Für 1 Meile pro Fahrt im Durchschnitt. Coaks | Anzahl Meilen pro 1840. | Anzahl Meilen pro 1839. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Adler . . | 476 | 4288 | 59338 | 72 | 1 | — | 4,83 | — | 1,38 | — | 1666 | 1448 |
| Amerika. | 599 | 5161 | 67148 | 74 | — | — | 3,95 | — | 1,13 | — | 2096,5 | 850,5 |
| Bär . . . | 251 | 3139 | 45350 | 48 | 8 | — | 6,18 | — | 1,76 | — | 878,5 | 1262 |
| Greif . . | 254 | 2353 | 32085 | 33 | 8 | — | 4,22 | — | 1,2 | — | 889 | 315 |
| Herkules | 264 | 3600 | 54711 | 48 | — | Für 1 Fahrt 5 | 5,84 | oder 10 | 1,67 | — | 924 | 1571,5 |
| Iris . . . | 490 | 4157 | 54290 | 69 | 1 | — | 4,51 | — | 1,29 | — | 1715 | 1921,5 |
| Jupiter . | 146 | 1711 | 23946 | 24 | 1 | — | 5,34 | — | 1,52 | — | 511 | 458,5 |
| Merkur . | 474 | 4000 | 54835 | 68 | 3 | — | 4,60 | — | 1,31 | — | 1659 | 1844,5 |
| Minerva | 172 | 1576 | 26558 | 26 | 14 | Für 4 Fhrt. 32 | 5,21 | oder 16 | 1,49 | — | 602 | 458,5 |
| Pegasus. | 451 | 3280 | 47879 | 57 | 8 | — | 4,08 | — | 1,16 | — | 1578,5 | 1876 |
| Prussia . | 688 | 5983 | 76924 | 92 | 1,5 | — | 4,15 | — | 1,18 | — | 2408 | 896 |
| Vulkan . | 168 | 1488 | 26658 | 22 | 11 | F. 32 Fhrt. 318 | 5,33 | oder 20 | 1,52 | — | 588 | 539 |
| Summa | 4443 | 40736 | 569722 | 636 | 8,5 | 355 | 4,72 | 20 | 1,34 | 5,71 | 15515,5 | 13321 |

b. Pro

| Name der Maschine. | | Anzahl Fahrten: mit Personenzügen. | mit Personenzügen als zugführende Maschin. | ohne Personenwagen zum Nachschieben. | Anzahl der Wagen. | Anzahl der Personen in allen Wagenklassen. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Adler | mit Holz | 497 | 454 | 14 | 3561 | 50291 |
| | „ Coaks | 1 | — | — | 6 | 70 |
| | Summa | 498 | 454 | 14 | 3567 | 50361 |
| Amerika | | 255 | 250 | 7 | 1895 | 26808 |
| Bär | | 193 | 184 | 1 | 2137 | 35724 |
| Greif | mit Holz | 112 | 109 | 4 | 897 | 15555 |
| | „ Coaks | 376 | 363 | 5 | 2861 | 41434 |
| | Summa | 488 | 472 | 9 | 3758 | 56989 |
| Herkules | | 312 | 303 | 2 | 3708 | 63404 |
| Iris | | 529 | 503 | 15 | 3825 | 54453 |
| Jupiter | | 8 | 8 | — | 73 | 1346 |
| Merkur | | 400 | 382 | 10 | 3148 | 49563 |
| Minerva | mit Holz | 48 | 47 | — | 349 | 5713 |
| | „ Coaks | 441 | 435 | 6 | 3341 | 47802 |
| | Summa | 489 | 482 | 6 | 3690 | 53515 |
| Pegasus | mit Holz | 532 | 507 | 15 | 3830 | 54115 |
| | „ Coaks | 3 | 3 | — | 18 | 185 |
| | Summa | 535 | 510 | 15 | 3848 | 54300 |
| Prussia | | 401 | 382 | 3 | 2799 | 39175 |
| Vulkan | mit Holz | 141 | 136 | 4 | 1064 | 16933 |
| | „ Coaks | 69 | 68 | 2 | 441 | 4886 |
| | Summa | 210 | 204 | 6 | 1505 | 21819 |
| Summa | mit Holz | 3428 | 3265 | 75 | 27286 | 413080 |
| | „ Coaks | 890 | 869 | 13 | 6667 | 94377 |
| Summa Summarum | | 4318 | 4134 | — | 33953 | 507457 |

Eine Fahrt kostet mit Holz à Haufen

Eine Fahrt kostet mit Coaks à Tonne 1 Thlr. inkl. des Holzes

1841.

| Verbrauch an Feuerungs-Material | | | | | | | | | Anzahl der zurückgelegten Meilen. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| für alle Fahrten. | | | für eine Fahrt. | | | für eine Meile. | | | |
| Holz. Haufen 1/1 — 1/16 | Coaks. Scheffel. | Holz zum Anheizen bei Coaks. 1/1 — 1/16 | Holz. Haufen 1/32 | Coaks. Scheffel. | Holz zum Anheizen b. Coaks. 1/32 | Holz. Haufen 1/32 | Coaks. Scheffel. | Holz zum Anheizen b. Coaks. 1/32 | |
| 75 | — | — | 4,74 | — | — | 1,35 | — | — | 1739,5 |
| — | 20 | 1 | — | 20 | 2,00 | — | 5,71 | 0,57 | 3,5 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1743 |
| 32 5 | — | — | 3,95 | — | — | 1,13 | — | — | 892,5 |
| 37 10 | — | — | 6,22 | — | — | 1,77 | — | — | 675,5 |
| 20 | — | — | 5,59 | — | — | 1,57 | — | — | 392 |
| — | 5982 | 8 9 | — | 15,83 | 0,69 | — | 4,52 | 0,19 | 1316 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1708 |
| 55 1 | — | — | 5,59 | — | — | 1,61 | — | — | 1092 |
| 76 12 | — | — | 4,54 | — | — | 1,29 | — | — | 1851,5 |
| 1 5 | — | — | 5,25 | — | — | 1,5 | — | — | 28 |
| 69 13 | — | — | 5,46 | — | — | 1,56 | — | — | 1400 |
| 6 12 | — | — | 4,5 | — | — | 1,28 | — | — | 168 |
| — | 7035 | 7 11 | — | 15,88 | 0,54 | — | 4,54 | 0,15 | 1543,5 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1711,5 |
| 69 15 | — | — | 4,11 | — | — | 1,17 | — | — | 1862 |
| — | 64 | 2 | — | 21,33 | 1,33 | — | 6,08 | 0,38 | 10,5 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1872,5 |
| 53 1 | — | — | 4,21 | — | — | 1,21 | — | — | 1403,5 |
| 24 4 | — | — | 5,26 | — | — | 1,51 | — | — | 493,5 |
| — | 1270 | 2 3 | — | 18,14 | 1,01 | — | 5,18 | 0,29 | 241,5 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | 735 |
| 521 14 | — | — | 4,79 | — | — | 1,37 | — | — | 11998 |
| — | 14371 | 18 10 | — | 16,05 | 0,64 | — | 4,59 | 0,19 | 3115 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | 15113 |

{ 23 Thlr. . . . 3 Thlr. 13 Sgr. 4 Pf.
{ 24 „ . . . 3 „ 17 „ 9 „
{ 25 „ . . . 3 „ 22 „ 3 „

zum Anheizen à Haufen 24 Thlr. . . . . . 4 Thlr. 15 Sgr.

## c. Pro 1842.

| Name der Maschine | Anzahl Fahrten: mit Personenzügen | Anzahl Fahrten: mit Personenzügen als zugführende Maschine | Anzahl der Wagen | Anzahl der Personen in allen Klassen | Verbrauch an Feuerungs-Material: für alle Fahrten. Holz. Haufen. $\frac{1}{1}$ | Holz. Haufen. $\frac{1}{12}$ | Coaks. Scheffel. | Holz zum Anheizen bei Coaks. $\frac{1}{1}$ | Holz zum Anheizen bei Coaks. $\frac{1}{24}$ | für eine Fahrt. Holz. Haufen. $\frac{1}{12}$ | Coaks. Scheffel. | Holz zum Anheizen b. Coaks. $\frac{1}{12}$ | für eine Meile. Holz. Haufen. $\frac{1}{12}$ | Coaks. Scheffel. | Holz zum Anheizen b. Coaks. $\frac{1}{12}$ | Anzahl der zurückgelegt. Meilen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Adler | 543 | 532 | 3873 | 54485 | 75 | 9 | — | — | | 4,45 | — | — | 1,27 | — | — | 1900½ |
| Amerika | 587 | 579 | 4132 | 61840 | 73 | 14 | — | — | | 4,03 | — | — | 1,15 | — | — | 2054½ |
| Bär | 112 | 111 | 1213 | 22015 | 21 | 9 | — | — | | 6,16 | — | — | 1,76 | — | — | 392 |
| Greif mit Holz | 5 | 4 | 21 | 683 | 1 | 2 | — | — | | 7,2 | — | — | 2,05 | — | — | 17½ |
| Greif „ Coaks | 126 | 125 | 822 | 11249 | — | | 1922 | 4 | 13 | — | 15,25 | 1,22 | — | 4,35 | 0,35 | 441 |
| Herkules | 169 | 169 | 1914 | 34386 | 28 | | — | — | | 5,30 | — | — | 1,51 | — | — | 591½ |
| Iris | 406 | 395 | 3007 | 43326 | 50 | 8 | — | — | | 3,98 | — | — | 1,13 | — | — | 1421 |
| Jupiter | 300 | 298 | 2414 | 37508 | 42 | 7 | — | — | | 4,52 | — | — | 1,29 | — | — | 1050 |
| Merkur | 518 | 509 | 3659 | 33941 | 80 | 9 | — | — | | 4,97 | — | — | 1,42 | — | — | 1813 |
| Minerva mit Coaks | 167 | 161 | 1065 | 14345 | — | | 2438 | — | | — | 14,59 | 0,44 | — | 4,19 | 0,16 | 584½ |
| Pegasus | 589 | 576 | 4198 | 58429 | 69 | 14 | — | — | | 3,79 | — | — | 1,08 | — | — | 2061½ |
| Prussia | 528 | 525 | 3861 | 56670 | 63 | 9 | — | — | | 3,85 | — | — | 1,10 | — | — | 1848 |
| Vulkan mit Holz | 17 | 16 | 119 | 1727 | 2 | 8 | — | — | | 4,70 | — | — | 1,34 | — | — | 59½ |
| Vulkan „ Coaks | 141 | 137 | 988 | 15131 | — | | 2028 | — | | — | 14,38 | 0,59 | — | 4,11 | 0,17 | 493½ |
| Egells | 30 | 30 | 299 | 5168 | 3 | 2 | — | — | | 3,33 | — | — | 0,95 | — | — | 105 |
| Summa mit Holz | 3804 | 3744 | 28710 | 430208 | 512 | 11 | — | — | | 4,31 | — | — | 1,23 | — | — | 13314 |
| Summa „ Coaks | 434 | 423 | 2875 | 40725 | — | | 6388 | 9 | 12 | — | 14,72 | 0,72 | — | — | — | 1519 |
| Summa Summarum | 4238 | 4167 | 31585 | 470933 | 512 | 11 | 6388 | 9 | 12 | — | — | — | — | 4,20 | 0,20 | 14833 |

29973 nach Steglitz.

500906 in Summa.

## d. Pro 1843.

| Name der Maschine. | Anzahl Fahrten: mit Personenzügen. | Anzahl Fahrten: mit Personenzügen als zugführende Maschine. | Anzahl der Wagen. | Anzahl der Personen in allen Wagenklassen. | Verbrauch an Feuerungs-Material: für alle Fahrten. Holzhauf. 1 | — $\frac{1}{16}$ | Verbrauch an Feuerungs-Material: für eine Fahrt. Holzhf. $\frac{1}{32}$ | Verbrauch an Feuerungs-Material: für eine Meile. Holzhf. $\frac{1}{32}$ | Anzahl der zurückgelegten Meilen. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Adler . . . . . | 466 | 443 | 3432 | 44907 | 67 | 8 | 4,64 | 1,32 | 1631 |
| Amerika . . . . | 369 | 358 | 2664 | 35767 | 47 | 12 | 4,14 | 1,18 | 1291½ |
| Bär . . . . . | 376 | 363 | 3526 | 53399 | 57 | 13 | 4,92 | 1,41 | 1316 |
| Greif . . . . . | 197 | 189 | 1428 | 19612 | 25 | 7 | 4,13 | 1,18 | 689½ |
| Herkules . . . . | 214 | 199 | 2454 | 39027 | 30 | 2 | 4,50 | 1,29 | 749 |
| Iris . . . . . | 594 | 570 | 4310 | 55388 | 75 | 13 | 4,08 | 1,17 | 2079 |
| Jupiter . . . . | 198 | 190 | 1777 | 26979 | 23 | 12 | 3,84 | 1,10 | 693 |
| Merkur . . . . | 594 | 579 | 4413 | 60820 | 79 | 2 | 4,26 | 1,22 | 2079 |
| Minerva . . . . | 174 | 172 | 1297 | 15722 | 20 | 13 | 3,83 | 1,09 | 609 |
| Pegasus . . . . | 368 | 356 | 2736 | 34092 | 37 | 10 | 3,27 | 0,93 | 1288 |
| Prussia . . . . | 265 | 260 | 1923 | 26070 | 25 | 6 | 3,06 | 0,88 | 927½ |
| Vulkan . . . . | 325 | 312 | 2416 | 32368 | 44 | 7 | 4,38 | 1,24 | 1137½ |
| Egells . . . . . | 45 | 36 | 629 | 9868 | 6 | 8 | 4,62 | 1,32 | 157½ |
| Summa . | 4185 | 4027 | 33005 | 454019 | 542 | 1 | 4,14 | 1,18 | 14647½ |
| | | | | 903 nach Steglitz. | | | | | |
| | | | | 454922 in Summa. | | | | | |

## Nachweisung der Reparaturkosten der einzelnen Maschinen in den Jahren 1841, 1842, 1843.

| Namen der Maschinen. | Zurückgelegte Meilen im Jahre 1841. | Summa der Kosten. | | | Betrag für eine Meile im Durchschnitt. | | | Zurückgelegte Meilen im Jahre 1842. | Summa der Kosten. | | | Betrag für eine Meile im Durchschnitt. | | | Zurückgelegte Meilen im Jahre 1843. | Summa der Kosten. | | | Betrag für eine Meile im Durchschnitt. | | | Summa der 1839, 1840, 1841, 1842 und 1843 zurückgelegt. Meilen. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | |
| Adler . . . . . . . | 1747 | 350 | 2 | 9 | — | 6 | — | 1921½ | 568 | 16 | — | — | 8 | 10 | 1631 | 499 | 21 | 9 | — | 9 | 2 | 8650½ |
| Amerika . . . . . . | 926,5 | 267 | 7 | 5 | — | 8 | 8 | 2109½ | 387 | 28 | 10 | — | 5 | 6 | 1293½ | 474 | 15 | 5 | — | 11 | — | 7348½ |
| Bär . . . . . . . | 767,5 | 371 | 3 | 1 | — | 14 | 6 | 397 | 249 | 25 | — | — | 18 | 10 | 1316 | 252 | 13 | 11 | — | 5 | 9 | 4696 |
| Greif . . . . . . . | 1788 | 537 | 16 | 6 | — | 9 | — | 466½ | 521 | 23 | — | 1 | 3 | 7 | 691½ | 554 | 25 | 8 | — | 24 | 2 | 4241 |
| Herkules . . . . . | 1138 | 399 | — | — | — | 10 | 6 | 596½ | 190 | — | 4 | — | 8 | 8 | 753 | 238 | 12 | 8 | — | 9 | 7 | 5016 |
| Iris . . . . . . . | 1865,5 | 499 | 15 | 3 | — | 8 | — | 1439 | 538 | — | 8 | — | 11 | 2 | 2081 | 298 | 28 | 5 | — | 4 | 4 | 9416 |
| Jupiter . . . . . . | 28 | 269 | 8 | 10 | 9 | 18 | 6 | 1080 | 268 | 27 | 1 | — | 7 | 5 | 703 | 305 | 17 | 6 | — | 13 | 3 | 2853½ |
| Merkur . . . . . . | 1474 | 600 | 22 | 3 | — | 12 | 3 | 1878 | 450 | 6 | 5 | — | 7 | 2 | 2083 | 787 | 13 | 8 | — | 11 | 4 | 9294½ |
| Minerva . . . . . . | 1771,5 | 529 | 9 | 5 | — | 8 | 11 | 588½ | 332 | 18 | 5 | — | 8 | 6 | 609 | 1203 | 9 | — | 1 | 29 | 3 | 4185½ |
| Pegasus . . . . . . | 1882,5 | 350 | 27 | 9 | — | 5 | 7 | 2071½ | 282 | 21 | 3 | — | 2 | 1 | 1288 | 973 | 7 | 7 | — | 22 | 8 | 8828½ |
| Prussia . . . . . . | 1461,5 | 486 | 2 | 11 | — | 9 | 11 | 1861 | 226 | 3 | 6 | — | 3 | 7 | 927½ | 497 | 20 | 3 | — | 16 | 1 | 7773 |
| Vulkan . . . . . . | 867 | 268 | 5 | 11 | — | 9 | 3 | 561 | 903 | 19 | 3 | 1 | 18 | 3 | 1137½ | 456 | 4 | 7 | — | 13 | 2 | 4028½ |
| Egells . . . . . . | — | — | — | — | — | — | — | 108 | — | — | — | — | — | — | 157½ | 2 | 10 | 9 | — | — | 5 | 265½ |
| Summa . | 15717 | 4929 | 2 | 1 | — | 9 | 5 | 15078 | 4920 | 9 | 9 | — | 9 | 9 | 14671½ | 6544 | 20 | 2 | — | 13 | 5 | 76600 |

Die Differenz von 2 Thlr. 18 Sgr. 9 Pf. in der Summa der Kosten für das Jahr 1843 ist durch die Kosten für das Heizen der 13ten Lokomotive entstanden, daher die Summe, wie in der Nachweisung der Betriebs-Ausgaben, 6547 Thlr. 8 Sgr. 11 Pf.

Die Dauer der Fahrt auf der ganzen Strecke ist regelmäßig 45 bis 50 Minuten. Fahrten werden täglich von jedem Orte im Winter 4 bis 5 und im Sommer 6 bis 7 gemacht.

Preise der Plätze bei 30 Pfund Freigut sind:

Ein Platz I. Klasse 20 Sgr.
" II. " 15 "
" III. " 10 "
zu einem Obersitze 10 "

mithin pro Meile durchschnittlich resp. 5,71 Sgr., 4,28 Sgr., 2,85 Sgr.

Ein Billet: zu einem Koupé I. Klasse . . . . . 3 Thlr. — Sgr.
" II. " für 10 Personen 3 " 10 "
" III. " . . . . . 2 " 10 "
Zu einem Wagen III. " für 30 Personen 6 " — "

Einzelne Plätze werden bis 5 Minuten vor der Abfahrt verkauft. Billets zu Koupés aller Klassen und Wagen III. Klasse können nur bis eine Stunde vor der Abfahrt des Zuges verkauft werden. Passagiergüter müssen eine halbe Stunde vor der Abfahrt in der Güter-Expedition abgegeben werden.

Zu den Fahrten von Berlin nach Zehlendorf und zurück werden Billets I. Klasse à 15 Sgr. und III. Klasse à 7½ Sgr. verkauft, so lange die reservirten Plätze dies gestatten. Zwischen Potsdam und Steglitz wird das volle Personengeld bezahlt; zwischen Berlin und Steglitz kostet

ein Platz II. Klasse 5 Sgr.
" III. " 3 "

Für 10 Pfund Ueberfracht wird 1 Sgr. bezahlt.

Preise der Plätze im Abonnement.

Ein Platz: I. Klasse 15 Sgr.
" II. " 12½ "
" III. " 7½ "

Abonnements-Billets sind an jedem Sonnabend von 9 bis 5 Uhr an den Billetkassen zu Berlin und Potsdam zu haben; es müssen mindestens je 10 Billets (5 für die Hin- und 5 für die Rückfahrt) genommen werden; dieselben sind zu jeder beliebigen Fahrt im Laufe des darauf bezeichneten Monats gültig, müssen jedoch mindestens 10 Minuten vor der Abfahrt des Zuges, bei welchem sie benutzt werden sollen, an der resp. Billetkasse zum Stempeln vorgezeigt werden.

Tarif für den Güter-Transport, mit Einschluß der Feuer-Versicherung.

A.

1. Inkl. Abholen und Abbringen aus und nach den Parterrelokalen der Wohnungen der resp. Absender und Empfänger, wenn die Anmeldung bis 12 Uhr Mittags in einem der bekannt gemachten Lokale oder den Güterbüreau's auf dem Bahnhofe erfolgt, oder die Sachen dem Gü-

terwagen der Gesellschaft während seiner Fahrt in der Stadt übergeben werden.

2. Inkl. Abbringen in das Parterrelokal der Wohnungen der Empfänger, wenn Güter bis ½ Stunde vor der ersten Morgenfahrt in den Güterbûreau's der Bahnhöfe abgeliefert werden.
3. Für **Eilfrachten**, d. h. solche, welche mit dem nächsten Eisenbahnzuge befördert werden sollen, in so fern sie eine Stunde vor dessen Abgang abgeliefert und am Bestimmungsorte vom Bahnhofe abgeholt werden sollen:

| | |
|---|---|
| bis zu 1 Ztr. . . . . | 5 Sgr. |
| über 1 bis 2 Ztr. pr. Ztr. | 4 „ |
| „ 2 „ 3 „ | 3 „ |
| „ 3 „ 4 „ | $2\frac{3}{4}$ „ |
| „ 4 „ „ | $2\frac{1}{2}$ „ |

Pfunde über volle Zentner, aber unter ½ Zentner, werden für ½ Zentner, über ½ Zentner aber für voll gerechnet.

B.

Güter, welche per Eilfuhre in der sub A. 3. bezeichneten Weise nach Potsdam gesandt und dort an den Empfänger ins Haus geliefert werden sollen:

| | |
|---|---|
| bis zu 1 Ztr. . . . . | 6 Sgr. |
| über 1 bis zu 2 Ztr. pr. Ztr. | 5 „ |
| „ 2 „ 3 „ | 4 „ |
| „ 3 „ 4 „ | $3\frac{1}{2}$ „ |
| „ 4 „ | $2\frac{3}{4}$ „ . |

C.

Für Güter, welche per Eilfuhre in der A. 3. bezeichneten Weise nach Berlin gesendet und dort an den Empfänger ins Haus geliefert werden sollen:

| | |
|---|---|
| bis zu 1 Ztr. . . . . | 7 Sgr. |
| über 1 bis zu 2 Ztr. pr. Ztr. | 6 „ |
| „ 2 „ 3 „ | 5 „ |
| „ 3 „ 4 „ | 4 „ |

Ein Mehrgewicht wird pr. Ztr. mit 3 Sgr. berechnet.

D.

Für Wolle und Betten wird überall 50 Prozent, bei Watten 100 Prozent mehr berechnet.

E.

Für Wildprett und geschlachtetes Vieh wird pr. Ztr. 5 Sgr. bezahlt.

F.

Getreide in Säcken, welches nach dem Bahnhofe gebracht und von dort abgeholt werden muß:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| für 1 Wispel | Weizen | 1 Thlr. | 10 Sgr. | |
| „ 1 „ | Roggen | 1 „ | — „ | |
| „ 1 „ | Gerste | — „ | 28 „ | |
| „ 1 „ | Hafer | — „ | 20 „ | |

Andere Getreidearten und Mehl pro Ztr. 2 Sgr.

G.

Für die verschiedenen Möbel und Hausgeräthe sind besondere erhöhte Sätze; bei großen Möbelversendungen findet jedoch eine Ermäßigung Statt, indem ein ganzer Eisenbahnwagen für 4 Thlr. überlassen wird.

H.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Für | 1 Pferd inkl. Führer | 1 | Thlr. | 10 | Sgr. | — | Pf. |
| „ | 1 Ochsen oder Kuh | 1 | „ | — | „ | — | „ |
| „ | 1 Schwein . . . | — | „ | 7 | „ | 6 | „ |
| „ | 1 Kalb . . . . . | — | „ | 4 | „ | — | „ |
| „ | 1 Stück Schaafvieh | — | „ | 3 | „ | — | „ |
| „ | 1 Hund . . . . . | — | „ | 2 | „ | — | „ |
| | u. s. w. | | | | | | |

Vieh jeder Art wird ohne Führer, der für die Festbindung auf Erfordern mit Sorge zu tragen hat, nicht angenommen. Der Führer zahlt für sich gleich einer Person III. Wagenklasse, wenn er auch nicht im Wagen placirt ist.

Außer diesen Sätzen wird noch für jede Frachtsendung ½ Sgr. Zettelgeld entrichtet. Für einen Reisewagen werden 3 bis 4 Thlr., für eine Person im eigenen Wagen 12½ Sgr. für die ganze Tour bezahlt.

k. Verzinsung, Dividende.

Die 1 Million Stamm-Aktien werden mit 5 Prozent verzins't, die 400000 Thlr. Prioritäts-Aktien bisher mit 4½ Prozent. Hinsichtlich letzterer ist durch Zusatz zum Statut (welches unter dem 25. Februar 1842 die Königliche Genehmigung erhalten hat) eine Umwandlung in 4 Prozent eingetreten.

Die Dividende der Stamm-Aktien betrug 1839: 1½ Prozent; 1840: 2½ Prozent; 1841: 2 Prozent; 1842: 2 Prozent; 1843: 2 Prozent.

### 1. Personen-Frequenz.

## A. Zwischen Berlin und Potsdam.

| Monat. | 1839. Personen. | 1839. Geld-Einnahme. Thlr. | sg. | pf. | 1840. Personen. | 1840. Geld-Einnahme. Thlr. | sg. | pf. | 1841. Personen des Königl. Hofes. | 1841. Wagenklassen. I. | II. | III. | Summa. | 1841. Geld-Einnahme. Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Januar | 20938 | 6325 | — | — | 23724 | 7069 | 15 | — | 61 | 2479 | 3803 | 18328 | 24794 | 7455 | 27 | 6 |
| Februar | 21697 | 6676 | 2 | 6 | 26735 | 8089 | 25 | — | 67 | 2405 | 2950 | 15427 | 20882 | 6349 | 5 | — |
| März | 28007 | 8488 | 22 | 6 | 29983 | 8980 | 15 | — | 50 | 2911 | 4491 | 23811 | 31422 | 9388 | — | — |
| April | 38314 | 11547 | 5 | — | 42182 | 12499 | 10 | — | 10 | 3673 | 6116 | 30958 | 41115 | 12253 | 7 | 6 |
| Mai | 62776 | 18658 | 25 | — | 47504 | 13810 | 20 | — | 334 | 5027 | 10105 | 42590 | 58468 | 17804 | 10 | — |
| Juni | 77736 | 22908 | 5 | — | 76515 | 21616 | 25 | — | 835 | 4858 | 9095 | 46142 | 61314 | 18512 | 7 | 6 |
| Juli | 79907 | 22894 | 2 | 6 | 75199 | 21598 | 12 | 6 | 528 | 3844 | 8260 | 44922 | 58003 | 17056 | 15 | — |
| August | 62515 | 17833 | 7 | 6 | 65355 | 18713 | 2 | 6 | 242 | 3548 | 8331 | 45895 | 58947 | 16983 | 5 | — |
| September | 87071 | 24942 | 27 | 6 | 53289 | 15425 | — | — | 275 | 3672 | 7468 | 35380 | 47112 | 13857 | 27 | 6 |
| Oktober | 46311 | 13530 | — | — | 59040 | 17927 | 10 | — | 235 | 4109 | 6163 | 30572 | 42589 | 12738 | 7 | 6 |
| November | 30667 | 8705 | 10 | — | 38131 | 11015 | 7 | 6 | 552 | 3020 | 4108 | 21581 | 31623 | 9253 | 10 | — |
| Dezember | 27862 | 8205 | 10 | — | 30090 | 8825 | 10 | — | 254 | 3315 | 4051 | 23023 | 31188 | 9465 | 2 | 6 |
| Summa | 583801 | 170714 | 27 | 6 | 567747 | 165571 | 2 | 6 | 3443 | 42861 | 74941 | 378683 | 507457 inkl. 7529 freie Passagiere. | 151117 | 5 | — |

## B. Auf den Zwischenstationen sind durch die Hauptfahrten zwischen Berlin und Potsdam befördert:

| 1839. Personen. | 1839. Thlr. | sg. | pf. | 1840. Personen. | 1840. Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1137 | 187 | 9 | — | 2052 | 389 | 2 | — |

C. Zwischen Berlin und Steglitz.

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Januar | — | — | — | — | 504 | 51 | 1 | — | 41 | 4 | 7 | — |
| Februar | — | — | - | — | 984 | 100 | 6 | — | — | — | — | — |
| März | — | — | — | — | 1588 | 162 | 12 | — | — | — | — | — |
| April | — | — | — | — | 9026 | 893 | 7 | — | 2122 | 216 | 19 | — |
| Mai | — | — | — | — | 7542 | 761 | 16 | 6 | 15545 | 1621 | 19 | 6 |
| Juni | 13192 | 1196 | 19 | — | 13999 | 1392 | 8 | — | 10548 | 996 | 23 | — |
| Juli | 22800 | 2027 | 29 | 6 | 20720 | 2082 | 23 | 6 | 14312 | 1328 | 9 | — |
| August | 19645 | 1763 | 5 | — | 24488 | 2441 | 16 | — | 16982 | 1564 | 5 | — |
| September | 11241 | 1002 | 16 | 6 | 8358 | 799 | 22 | 6 | 10534 | 931 | — | — |
| Oktober | 8307 | 765 | 2 | 6 | 1573 | 147 | 27 | — | 1639 | 147 | 25 | — |
| November | 2157 | 206 | 25 | 6 | 533 | 56 | 9 | — | 224 | 22 | 28 | — |
| Dezember | 987 | 102 | 19 | — | 317 | 34 | 21 | — | 77 | 8 | 3 | — |
| Summa | 78329 | 7064 | 27 | — | 89632 | 8926 | 19 | 6 | 72024 | 6841 | 18 | 6 |

D. Zwischenstation Schöneberg bei den Fahrten von Berlin nach Steglitz.

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| In Summa | 452 | 30 | 4 | — | 731 | 48 | 22 | — |

E. Von Potsdam nach Kohlhasenbrück.

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1109 | 110 | 27 | — | — | — | — | — | | | | |
| Summa der im Ganzen gefahrenen Personen | 664828 | 178108 | 4 | 6 | 660162 | 174935 | 16 | — | 579481 | 157958 | 23 | 6 |

## A. Zwischen Berlin und Potsdam.

| Monat | 1842. Personen d. Königl. Hofs. | 1842. Wagenklassen. I. | 1842. Wagenklassen. II. | 1842. Wagenklassen. III. | 1842. Obersitze. | 1842. Militair. | 1842. Waisenknaben. | 1842. Summa | 1842. Geld-Einnahme. Thlr. | sg. | pf. | 1843. Personen d. Königl. Hofs. | 1843. Wagenklassen. I. | 1843. Wagenklassen. II. | 1843. Wagenklassen. III. | 1843. Obersitze. | 1843. Militair u. Waisenknaben. | 1843. Summa | 1843. Geld-Einnahme. Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Januar . . . | — | 3110 | 3172 | 18532 | 8 | 150 | — | 25272 | 7660 | 20 | — | — | 3338 | 3378 | 19422 | 3 | 278 | 26419 | 7974 | 22 | 6 |
| Februar . . | 16 | 3197 | 3292 | 16567 | 26 | 84 | — | 23182 | 7138 | 20 | — | 101 | 2988 | 3083 | 16579 | 5 | 184 | 22940 | 7003 | 10 | — |
| März . . . . | 18 | 3378 | 4336 | 23661 | 14 | 112 | — | 31519 | 9487 | 17 | 6 | 36 | 3608 | 3912 | 19699 | 17 | 159 | 27431 | 8400 | 25 | — |
| April . . . . | 69 | 3982 | 4954 | 23464 | 45 | 225 | — | 32739 | 10007 | 5 | — | 197 | 4234 | 5315 | 25767 | 56 | 173 | 35742 | 10943 | 25 | — |
| Mai . . . . | 309 | 6256 | 8713 | 39886 | 71 | 217 | — | 55452 | 17086 | — | — | 565 | 5582 | 7812 | 27584 | 35 | 98 | 41676 | 13389 | 20 | — |
| Juni . . . . | 947 | 5146 | 8216 | 37296 | 89 | 193 | 160 | 52047 | 16194 | 25 | — | 1129 | 3772 | 10586 | 39014 | 217 | 156 | 54874 | 18636 | — | — |
| Juli . . . . . | 809 | 4210 | 9010 | 45815 | 107 | 80 | — | 60061 | 17898 | 5 | — | 404 | 2963 | 11204 | 35551 | 336 | 282 | 50740 | 18863 | 17 | 6 |
| August . . . | 181 | 3729 | 7383 | 35593 | 136 | 676 | — | 47698 | 14061 | 20 | — | 313 | 3107 | 11671 | 32873 | 353 | 242 | 48559 | 18234 | 15 | — |
| September . | 271 | 3154 | 6438 | 27778 | 61 | 2042 | — | 40047 | 11872 | — | — | 446 | 3166 | 11241 | 30601 | 202 | 2372 | 48028 | 17965 | 10 | — |
| Oktober . . | 376 | 4558 | 6155 | 29962 | 22 | 444 | — | 41517 | 12748 | 17 | 6 | 775 | 2627 | 7874 | 24159 | 74 | 172 | 35681 | 13556 | 5 | — |
| November . | 639 | 3369 | 3813 | 19586 | 3 | 4031 | — | 31441 | 9260 | 17 | 6 | 918 | 1646 | 5164 | 17844 | 43 | 4550 | 30165 | 11101 | 27 | — |
| Dezember . . | 454 | 3118 | 3960 | 21884 | 7 | 535 | — | 29958 | 9080 | 20 | — | 1240 | 1413 | 5281 | 19033 | 15 | 306 | 27288 | 9739 | 10 | — |
| Summa . | 4089 | 47537 | 69712 | 340024 | 592 | 8789 | 160 | 470933 | 142496 | 17 | 6 | 6124 | 38444 | 86521 | 308126 | 1356 | 8972 | 449543 | 155809 | 7 | — |

## B. Zwischen Berlin und Steglitz.

| Monat | Billets à Sgr. 2. | Billets à Sgr. 3. | Billets à Sgr. 5. | Ohne Billets zu ermäßigten Preisen. | | | | | Billets à Sgr. 3. | Billets à Sgr. 5. | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Januar | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Februar | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| März | — | 220 | 24 | — | 244 | 26 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| April | — | 774 | 139 | 20 | 933 | 101 | 17 | — | 300 | 40 | 340 | 36 | 20 | — |
| Mai | 383 | 5504 | 434 | 120 | 6441 | 654 | 8 | — | 356 | 46 | 402 | 43 | 8 | — |
| Juni | 108 | 1884 | 93 | 30 | 2115 | 212 | 18 | — | 1119 | 169 | 1288 | 140 | 2 | — |
| Juli | 130 | 7316 | 752 | 210 | 8408 | 876 | 3 | — | 726 | 137 | 863 | 95 | 13 | — |
| August | 164 | 5017 | 454 | 1213 | 6848 | 672 | 10 | — | 1118 | 72 | 1190 | 123 | 24 | — |
| September | 76 | 2728 | 181 | 1605 | 4590 | 422 | 17 | — | 700 | 116 | 816 | 89 | 10 | — |
| Oktober | — | 333 | 13 | — | 346 | 35 | 14 | — | 257 | 3 | 260 | 26 | 6 | — |
| November | — | 48 | — | — | 48 | 4 | 24 | — | 115 | — | 115 | 11 | 15 | — |
| Dezember | — | — | — | — | — | — | — | — | 103 | 2 | 105 | 10 | 19 | — |
| Summa | 861 | 23824 | 2090 | 3198 | 29973 | 3005 | 21 | — | 4794 | 585 | 5379 | 576 | 27 | — |
| Summa der im Ganzen gefahr. Personen u. Betrag dafür | | | | | 500906 | 145502 | 8 | 6 | | | 454922 | 156386 | 4 | — |

m. Güter-

| Monat. | 1839. | | | | | | | 1840. | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Passagiergut. | | Frachtgut. | | Betrag in Summa. | | | Passagiergut. | | Frachtgut. | | Betrag in Summa. | | |
| | Ztr. | Pfd. | Ztr. | Pfd. | Thlr. | sg. | pf. | Ztr. | Pfd. | Ztr. | Pfd. | Thlr. | sg. | pf. |
| Januar . . . | — | — | — | — | — | — | — | 671 | 1 | 1272 | 8 | 500 | 18 | 9 |
| Februar . . . | — | — | — | — | — | — | — | 683 | 31 | 1462 | 39 | 460 | 16 | 6 |
| März . . . . | — | — | — | — | — | — | — | 844 | 9 | 2001 | 13 | 717 | 14 | 6 |
| April . . . . | — | — | — | — | — | — | — | 1199 | 12 | 2035 | 23 | 875 | 21 | 9 |
| Mai . . . . . | — | — | — | — | — | — | — | 1534 | 61 | 1292 | 59 | 1001 | 10 | 3 |
| Juni . . . . . | 1028 | 24 | 464 | 9 | 265 | 27 | — | 1607 | 14 | 2219 | 24 | 1261 | 13 | 3 |
| Juli . . . . . | 1306 | 18 | 719 | 34 | 608 | 11 | 6 | 1677 | 29 | 2522 | 68 | 1223 | 1 | — |
| August . . . . | 1264 | 51 | 783 | — | 722 | 27 | — | 1807 | 33 | 3401 | 72 | 1386 | 24 | 9 |
| September . | 1699 | 53 | 1752 | 51 | 982 | 29 | — | 1726 | 65 | 3140 | 109 | 1326 | 29 | 6 |
| Oktober . . . | 1606 | 7 | 1377 | 42 | 810 | 7 | 6 | 2017 | 66 | 3563 | 49 | 1859 | 16 | — |
| November . . | 765 | 23 | 1231 | 36 | 568 | 12 | 9 | 1182 | 26 | 3346 | 9 | 1024 | 27 | 6 |
| Dezember . . | 730 | 77 | 1635 | 30 | 649 | 19 | — | 977 | 63 | 3439 | 96 | 868 | 5 | 6 |
| Summa . | 8400 | 33 | 7962 | 92 | 4608 | 13 | 9 | 15927 | 80 | 29697 | 19 | 12506 | 19 | 3 |

| Monat. | 1842. | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Passagiergut. | | Frachtgut. | | Wagen. | Pferde. | Esel. | Kühe. | Schaafe. | Hunde. | Schweine. | Betrag in Summa. | | |
| | Ztr. | Pfd. | Ztr. | Pfd. | | | | | | | | Thlr. | sg. | pf. |
| Januar . | 639 | 40 | 3986 | 76 | 5 | 4 | — | — | 59 | 59 | 92 | 630 | 5 | 3 |
| Februar . | 555 | 105 | 6178 | 71 | 8 | 6 | 1 | — | — | 90 | 126 | 767 | 17 | 9 |
| März . . | 832 | 7 | 6422 | 58 | 8 | 18 | — | — | — | 148 | 20 | 937 | 11 | 6 |
| April . . | 901 | 97 | 5166 | 100 | 23 | 25 | — | 2 | 12 | 161 | 80 | 929 | 13 | 6 |
| Mai . . . | 1352 | 61 | 7005 | 61 | 26 | 37 | — | 2 | — | 173 | 156 | 1102 | 26 | 10 |
| Juni . . . | 1128 | 57 | 7687 | 92 | 24 | 8 | — | 2 | 4 | 156 | 111 | 1250 | 23 | 3 |
| Juli . . . | 1149 | 64 | 7644 | 82 | 10 | 18 | 1 | 2 | — | 137 | 85 | 1060 | 19 | — |
| August . . | 1284 | 91 | 9196 | 57 | 43 | 17 | — | 6 | 4 | 126 | 156 | 1363 | 11 | 3 |
| Septbr. . | 950 | 49 | 8032 | 5 | 13 | 9 | — | 5 | — | 121 | 215 | 1131 | 9 | — |
| Oktober . | 1321 | 9 | 9694 | 49 | 22 | 17 | — | 1 | 1 | 99 | 190 | 1435 | 17 | 3 |
| Novbr. . | 794 | 108 | 7150 | 64 | 20 | 5 | — | — | — | 62 | 100 | 1130 | 27 | 6 |
| Dezbr. . . | 848 | 67 | 10645 | 21 | 5 | 5 | — | — | 1 | 54 | 49 | 1195 | 11 | 6 |
| Summa | 11759 | 95 | 88811 | 76 | 207 | 169 | 2 | 20 | 81 | 1386 | 1380 | 12935 | 13 | 7 |

Frequenz.

### 1841.

| Passagiergut. Ztr. | Passagiergut. Pfd. | Frachtgut. Ztr. | Frachtgut. Pfd. | Wagen. | Pferde. | Esel. | Kühe. | Schaafe. | Hunde. | Schweine. | Betrag in Summa. Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 769 | 103 | 3234 | 30 | 49 | 5 | — | 2 | 1 | 43 | 24 | 730 | 28 | 6 |
| 660 | 45 | 2857 | 26 | 43 | 12 | — | 2 | — | 78 | 64 | 663 | 28 | 3 |
| 1193 | 104 | 3761 | 13 | 61 | 13 | — | — | 12 | 148 | 5 | 911 | 27 | 6 |
| 1633 | 1 | 4266 | 39 | 82 | 12 | 2 | 2 | — | 206 | 6 | 1161 | 2 | 6 |
| 1807 | 90 | 4351 | 21 | 134 | 62 | — | 1 | 1 | 229 | 11 | 1445 | 10 | 3 |
| 1622 | 104 | 5036 | 9 | 190 | 21 | — | 1 | 8 | 201 | 39 | 1569 | 22 | 9 |
| 1623 | 72 | 3821 | 56 | 126 | 19 | 1 | 4 | 19 | 220 | 61 | 1281 | 21 | 9 |
| 1623 | 14 | 3385 | 74 | 113 | 20 | — | 3 | 18 | 153 | 41 | 1165 | 18 | — |
| 1138 | 92 | 3483 | 62 | 47 | 12 | — | 6 | 15 | 136 | 86 | 865 | 6 | 3 |
| 1123 | 23 | 7058 | 23 | 47 | 48 | — | 2 | — | 112 | 70 | 1264 | 2 | 9 |
| 755 | 104 | 6397 | 37 | 39 | 16 | 1 | — | 4 | 82 | 109 | 1117 | 9 | 3 |
| 752 | 27 | 5709 | 61 | 23 | 18 | 1 | 3 | 7 | 81 | 85 | 923 | 7 | 6 |
| 14705 | 9 | 53362 | 11 | 954 | 258 | 5 | 26 | 85 | 1659 | 601 | 13100 | 5 | 3 |

### 1843.

| Passagiergut. Ztr. | Passagiergut. Pfd. | Frachtgut. Ztr. | Frachtgut. Pfd. | Wagen. | Pferde. | Kühe. | Kälber. | Schaafe u. Ziegen. | Hunde. | Schweine. | Federvieh. | Betrag in Summa. Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 825 | 43 | 9178 | 50 | 6 | 2 | 1 | 2 | — | 55 | 125 | — | 1059 | 26 | 9 |
| 568 | 26 | 8500 | 29 | 11 | 11 | 10 | — | 1 | 75 | 76 | — | 956 | 11 | 3 |
| 835 | 100 | 11797 | 44 | 10 | 8 | 8 | — | 2 | 71 | 36 | 1 | 1315 | 3 | 9 |
| 1005 | 68 | 10763 | 107 | 11 | 8 | 2 | 1 | 19 | 117 | 53 | 1 | 1309 | — | — |
| 1070 | 3 | 12177 | 29 | 17 | 50 | 16 | 12 | 15 | 169 | 94 | — | 1637 | 19 | 9 |
| 1384 | 97 | 12371 | 62 | 13 | 12 | 1 | — | 5 | 126 | 95 | — | 1463 | 3 | 6 |
| 1531 | 88 | 11739 | 45 | 14 | 14 | 4 | — | 4 | 161 | 56 | — | 1571 | 12 | 6 |
| 1367 | 54 | 10876 | 9 | 16 | 20 | 1 | — | 2 | 169 | 42 | 8 | 1579 | 29 | — |
| 1645 | 77 | 13425 | 103 | 45 | 50 | — | 11 | 1 | 146 | 86 | 2 | 1917 | 23 | 6 |
| 1559 | 39 | 13135 | 76 | 31 | 18 | 5 | 7 | 2 | 104 | 132 | — | 1873 | 17 | 3 |
| 913 | 104 | 12713 | 25 | 26 | 8 | 2 | — | — | 53 | 72 | — | 1592 | 13 | 3 |
| 931 | 62 | 12081 | 50 | 2 | 6 | 1 | — | — | 63 | 101 | — | 1446 | 2 | 9 |
| 13642 | 101 | 138733 | 79 | 202 | 207 | 51 | 33 | 51 | 1309 | 968 | 12 | 17722 | 13 | 3 |

Die Potsdamer Bahn, ihrer Richtung nach anscheinend bestimmt, den ersten Theil einer Schienenweg-Verbindung Berlin's mit Magdeburg sowohl als mit Hamburg zu bilden, wird, so weit jetzt zu übersehen, über lang oder kurz wenigstens die erste dieser Bestimmungen erfüllen, indem ernstlich eine Bahn von Potsdam nach Magdeburg projektirt wird. — Würde dies Werk nicht ausgeführt, so ist die Zukunft dieser Eisenbahn nicht so befriedigend als die Gegenwart, da, wenn auch die bei Lustfahrten konkurrirenden drei andern Bahnen keinen sehr bedeutenden Abbruch gethan haben, die Begründung einer Bahn lediglich auf den Lokalverkehr in so fern im vorliegenden Falle etwas zweifelhaft ist, als dieser Verkehr nicht vorzugsweise durch industrielle und kommerzielle Beziehungen veranlaßt wird. — Diese Gründe veranlaßten die Gesellschaft auch schon zur Erhöhung ihrer Fahrpreise. — —

Am 30. Oktober 1843 beging die Berlin-Potsdamer Eisenbahn die Feier ihres fünfjährigen Bestehens, bei welcher Gelegenheit nachstehende Notizen mitgetheilt wurden: „Es sind seit Eröffnung der Bahn 21655 Fahrten auf derselben gemacht, und dabei 75798 Meilen zurückgelegt worden; dies kommt einem 15fachen Umfahren des Erdballs ziemlich gleich oder einer Fahrt nach dem Monde in seiner Erdferne. Befördert wurden 2,799729 Personen oder etwa neun Mal die Bevölkerung Berlins und Potsdams zusammen genommen; mithin wird jährlich zwei Mal die ganze Bevölkerung hin und her in Bewegung gesetzt. Gegen frühere Zeit gehalten, sind in diesen letzten 5 Jahren mindestens so viel Personen hin und her auf dieser Straße gereis't als in den Regierungszeiten der beiden letzten Könige zusammengenommen bis zur Eröffnung der Bahn, d. h. vom Jahre 1786 bis 1838, also ein halbes Jahrhundert. Denn erst in den frequentesten Jahren der letzten Zeit betrug dieser Verkehr nicht volle 100000 Personen jährlich, und früher, bevor die Straßen nach Dresden, Magdeburg und Leipzig über Potsdam führten, kaum ein Drittheil davon. Ein Durchschnittsverkehr von über 50000 Personen jährlich in den letzten funfzig Jahren ist daher gewiß eine sehr hohe Annahme. So hat die Eisenbahn die Verhältnisse umgestaltet! Merkwürdig ist auch der Karakter dieses Verkehrs jetzt. Es sind nämlich 13868 Personen aus den allerhöchsten Ständen, ihre Begleitung eingerechnet, auf dieser Bahn befördert worden. Der verewigte Monarch, der nur zwei Jahre über die Eröffnung der Bahn hinaus lebte, und anfangs einige Vorurtheile dagegen hatte, hat nur 38 Fahrten auf derselben gemacht; der jetzige König dagegen 270, die Königin 138, der Prinz von Preußen 371, der Prinz Carl 551 (was an Fahrzeit ungefähr einen vollen Monat beträgt), der Kaiser von Rußland 10 u. s. w. Die Gesammt-Einnahme endlich hat 871585 Thlr. 25 Sgr. 4 Pf. betragen und die Bahn durchschnittlich 7 Prozent Dividende gezahlt, darf sich aber jetzt wohl auf eine höhere Rechnung machen. — Man sieht also, daß das Unternehmen für sich selbst wie für das allgemeine Beste ein höchst günstiges und förderliches gewesen ist und der Feier seines 5jährigen Bestehens vollständig würdig war. Kein einziger bedeutender Unfall ist bei der

fünfjährigen Benutzung vorgekommen! — Möge es in dieser Weise fortgedeihen und denen, die es gründeten und leiten oder sich vertrauungsvoll dabei betheiligten, auch der Vortheil dauernd bleiben, der einem mit einsichtsvollem Blick in das Bedürfniß der Zeit unternommenen und so sorgfältig fortgeführten Werke mit allem Rechte zusteht." —

## 2. Berlin-Hamburger Eisenbahn.

### Geschichte dieser Bahn.

Seit dem Anfange des Jahres 1835 sind verschiedene Vorschläge und Abhandlungen über dieses Unternehmen veröffentlicht (z. v. z. B. Eisenbahn-Journal Nr. 1. 2. flgd.), dessen auch schon einige Jahre zuvor bei den Verhandlungen über die Hamburg-Hannover Eisenbahn und im Jahre 1836, als wegen der Boitzenburg-Wismar Eisenbahn ein Vertrag geschlossen wurde, gelegentlich Erwähnung geschah. — Die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft ließ 1838 das Terrain am rechten Elbufer im Allgemeinen untersuchen, und der damit beauftragte Ingenieur berichtete über den nivellistischen Karakter des Landes damals Folgendes:

Wenn man von Bergedorf in einer südöstlichen Richtung dem Elbstrome folgt, so berührt man zuerst die Gebiete von Kurlslak und Altengamme — vollkommene Ebenen und fruchtbare Landstrecken, den freien Städten Hamburg und Lübeck gemeinschaftlich gehörend — welche dem Ingenieur wegen ihrer außerordentlich horizontalen (der Anlage einer Eisenbahn so günstigen) Lage (extremly favorable levels) die nämlichen Vortheile, welche wir schon in Billwärder gefunden haben, darbieten; und indem ich nun ihre Terrain-Eigenschaften in Anschlag bringe, stehe ich nicht an, zu behaupten, daß eine Eisenbahn auf dieselbe Bauart und mit derselben Leichtigkeit, wie in obigem Falle, über diesen Distrikt würde angelegt werden können.

Nachdem man Altengamme verlassen hat, verändert das nördliche Ufer der Elbe seinen bisherigen Karakter einer flachen Marschgegend in ein sandiges Hochland (upland) und steigt mehr und mehr, so wie man sich Geesthacht nähert, wo die Ufer gleich hart am Strome schon eine beträchtliche Höhe erreichen. —

Von Geesthacht bis Lauenburg werden sie noch höher und erheben sich schnell 1 à 200 Fuß über den Wasserstand, indem sie ein mächtiges Tafelland (table-land) darstellen, welches nur stellenweise von den Bächen (brooks) und Strömen, welche in die Elbe laufen, unterbrochen wird, aber im Allgemeinen doch eine ansehnliche Höhe behauptet. Gleich östlich von Lauenburg kommt das Thal der Stebnitz, welche ein niedriges Delta von großer Ausdehnung bildet. — Im Osten von dieser Niederung finden wir ein ansehnliches hohes Land, wie bei Lauenburg, welches in einer verschiedenen, jedoch stets beträchtlich bleibenden Erhöhung dicht an der Elbe hinläuft und bis gegen Boitzenburg dieselbe Höhe behauptet. Hier findet man das Hochland (oder Plateau) wieder durch das niedrige und ausgedehnte Thal der Boitze unterbrochen. —

In Betracht aller dieser Umstände ist es gänzlich unausführbar, eine Eisenbahn auf dem hohen Rücken des Landes (summit-elevation) über die unterbrochenen Hoch-Ebenen von Lauenburg und Mecklenburg nach Boitzenburg zu führen; wenn aber die Erbauung einer Eisenbahn auf dem nördlichen (rechten) Ufer der Elbe erfordert werden sollte, so würde sie wahrscheinlich besser in einer Höhe, welche sie nur eben gegen die Ueberschwemmungen des Flusses sichern würde, angelegt werden können. Jedoch würde auch dies ein kostbares Werk werden, wegen der großen Ausdehnung der nöthigen Schutzwehren gegen den Strom zu (river walling), um das lose sandige Ufer vor Abspülung zu bewahren. —

Im Anfange des Jahres 1840 wurde (wie es scheint, zuerst von der Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft) der Plan einer Eisenbahn-Anlage zwischen Berlin und Hamburg wieder aufgenommen, und zwar als Verlängerung der Potsdamer Eisenbahn, über Brandenburg, Genthin, Tangermünde, Stendal, Salzwedel, Lüneburg nach Bergedorf, mit einer Zweigbahn von Genthin nach Magdeburg, um auf diese Weise mittelst der Hamburg-Bergedorfer und Berlin-Potsdamer Eisenbahn die Städte Berlin, Hamburg und Magdeburg mit einander in direkte Verbindung zu bringen. —

Die ganze Strecke, ungefähr 39 Meilen betragend, sollte ein Anlage-Kapital von circa 8 Millionen Thaler erfordern, welches um so sicherer rentiren müßte, als die Bahn von Potsdam bis Genthin den ganzen Verkehr von Hamburg nach Berlin, von Pommern und Schlesien umfassen und einen Theil der Frequenz von Berlin bis Magdeburg und — sofern die nicht mehr in weiter Aussicht liegende Bahn von Magdeburg über Braunschweig, Hannover, Minden rc. ins Leben trete — auch noch der Verkehr gegen den dem Harze nördlich gelegenen Westen Deutschlands hin aufnehmen würde, während der Theil von Hamburg bis Genthin durch die Frequenz zwischen Hamburg und Berlin, und Hamburg, Magdeburg, Leipzig, so wie der Altmark, reichliche Zinsen in Aussicht stellte. Dieses Unternehmen stützte sich:

1. auf die Nutzbarkeit und Zweckmäßigkeit hinsichtlich Preußens, Hamburgs und Hannovers. — Gründe: Für Preußen ist diese Bahn nützlich und zweckmäßig:
   a. weil sie auf dem kürzesten Wege Magdeburg, Berlin und Hamburg verbindet, und dabei die bedeutendsten Fabrik- und Handelsstädte der Mark berührt;
   b. sie bewirkt eine direkte Verbindung Berlins mit Magdeburg auf dem diesseitigen Elbufer, was in militairischer Hinsicht wichtig ist;
   c. sie gestattet Kapitalisten, ihr Geld in einem Unternehmen anzulegen, welches bei der großen Frequenz der verschiedenen, auf ihr erweiterten Hauptstraßen einen sicheren Gewinn verspricht;
   d. sie bringt eine der fruchtbarsten Provinzen (die Altmark) mit den übrigen Theilen der Monarchie in Verbindung, und verhilft dieselbe, die jetzt an allen Verbindungen Mangel hat, zur Wohlhabenheit. —
2. Eine Linie durch Mecklenburg nach Hamburg würde dagegen gar keine Städte berühren und nur Vortheile für Mecklenburg haben. —

Endlich waren sämmtliche Städte: Potsdam, Brandenburg, Genthin, Burg, Tangermünde, Stendal, Salzwedel, und die Landkreise, in welchen diese liegen, mit Privatgesuchen eingekommen, worin sie um diese Eisenbahn gebeten und dieselbe als einziges Mittel, sie vor Verarmung zu schützen, dargestellt hatten.

Für Hamburg ist diese Eisenbahnlinie, welche diese große Seestadt mit Berlin, Magdeburg, Hannover und Braunschweig verbindet, unbedingt wichtiger, als eine, welche blos die Verbindung Hamburgs und Berlins zum Zweck hat. —

Für Hannover. Wenn es diese Bahn gestattet, so geht der ganze Verkehr Hamburgs sowohl nach Preußen als nach Leipzig, durch Hannover, und die Größe desselben macht eine Eisenbahn durch die Lüneburger Haide nicht nur möglich, sondern zu einem rentablen Geschäft. —

Gleichzeitig ließ die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft das Terrain an beiden Elbufern genauer untersuchen, um der Berlin-Potsdamer Eisenbahn die Hand zu bieten; unter dem 26. September 1840 aber trat eine neue Gesellschaft mit einer Aufforderung zur Unterzeichnung der, für die Vollendung der Vorarbeiten, erforderlichen Summe auf. —

Diese, vorzugsweise aus Berliner Bankiers und Kaufleuten bestehend, beabsichtigte den Bau einer Eisenbahn zwischen Berlin und Hamburg auf dem rechten Elbufer über Wittenberge. — Aus ihren Angaben geht hervor, daß das Anlage-Kapital auf höchstens 10 Mill. Thlr. veranschlagt ist, „obwohl es keinem Zweifel unterliegt, daß dieses nur aus äußerster Vorsicht so hoch veranschlagte Kapital nicht verwendet werden dürfte, indem sich bei dem beabsichtigten Bahnzuge keine erheblichen Terrainschwierigkeiten entgegenstellen." — Um die Vorarbeiten zu vollenden, die nöthigen Unterhandlungen anzuknüpfen ꝛc. wird zur Unterzeichnung von 50000 Thlr. aufgefordert, doch dürfen ohne besondere Erlaubniß von einem Einzelnen nicht über 500 Thlr. gezeichnet werden. Jeder dazu bezahlte Thaler giebt Anrecht auf 200 Thlr. Aktie, wobei er als Einzahlung in Anrechnung gebracht wird. — Sollten über 50000 Thlr. gezeichnet werden, so wird dieses Anrecht gleichmäßig vertheilt; wer später in einem Zeitraum von 6 Wochen nach der Aufforderung keine Aktien zeichnet, ist zu einer Rückforderung nicht berechtigt. — Sobald die Unterzeichnung geschlossen ist, erwählen die Theilnehmer selbst ein Komité, dessen Sitz in Berlin ist. — Jede zu den Vorarbeiten eingezahlten 5 Thlr. berechtigen bei dieser Wahl zu einer Stimme. Die Subskriptions-Bedingungen sind mit der größten Genauigkeit abgefaßt und übertragen dem Komité alle erforderlichen Vollmachten in solcher Bestimmtheit, daß ähnliche Einwürfe, wie sie bei der Eisenbahn zwischen Rhein und Weser später erhoben wurden, hier nicht vorkommen können.

Sehr erfreuliche Ereignisse für dieses, auch von der Hamburg-Bergedorfer Bahn begünstigte Komité waren die Beschlüsse des Mecklenburgischen Landtages vom 30. November 1840:

1. daß das Expropriationsgesetz auch auf Eisenbahnen auszudehnen sei;
2. daß die Stände eine Aktienzeichnung von 30000 Thlr. pro Meile für

die Bahn von Wismar und Boitzenburg, und von Berlin nach Hamburg, so weit diese Mecklenburg berührt, bewilligen wollten; sodann ein Reskript des Königl. Preußischen Finanz- und Handels-Ministerii vom 28. Januar 1841, folgenden wesentlichen Inhalts:

„Im Allerhöchsten Auftrage eröffne ich dem Komité auf die mir zur Bescheidung zugegangene Immediat-Vorstellung vom 27. Dezember vor. J., bei Rückgabe der eingereichten Verfügung vom 28. November vor. J., daß des Königs Majestät unter den beiden konkurrirenden Projekten für die Herstellung einer Eisenbahn zwischen Berlin und Hamburg zunächst dasjenige, wonach die Bahn auf dem rechten Elbufer über Wittenberge durch die Priegnitz geführt werden soll, zur Berücksichtigung geeignet erachtet hat; vorausgesetzt, daß mit der Großherzogl. Mecklenburgischen Regierung eine Verständigung, namentlich über die Wahl einer angemessenen Richtung, zu Stande kommt, auch Königl. Dänischer Seits keine Schwierigkeiten gemacht werden. Demgemäß haben Allerhöchstdieselben den Anträgen wegen Konzessionirung der projektirten Bahn auf dem linken Elbufer vorläufig keine Folge zu geben, dagegen die weitere Verfolgung des von dem Komité vorbereiteten Unternehmens zu genehmigen geruht.

Ich finde mich daher ermächtigt, dem Komité auf die Ertheilung der Konzession für dieses Unternehmen für den Fall Aussicht zu eröffnen, daß jener Voraussetzung entsprochen wird, und daß binnen einer Frist von 6 Monaten nicht nur die Ausführbarkeit des projektirten Unternehmens nach Anleitung der von dem Herrn Ober-Präsidenten unterm 14. Dezember 1838 bekannt gemachten allgemeinen Bestimmungen über die Begründung von Anträgen auf Konzessionirung von Eisenbahn-Anlagen nachgewiesen, sondern auch die Nachweisung des sich als erforderlich ergebenden Bau-Kapitals durch eine genügende Anzahl von Theilnehmern gesichert werde. — Schließlich bemerke ich noch, daß der Königl. Regierung in Potsdam von der Lage der Sache und dem Gesuche vom 28. Oktober pr. Nachricht gegeben worden ist, um demselben bei den Vorarbeiten auf geeignete Weise die gewünschte Unterstützung angedeihen zu lassen. —

Endlich der Beschluß der Dänischen Regierung, daß die Vorarbeiten im Lauenburgischen gestattet werden, und daß das Unternehmen, unter Voraussetzung der erwähnten Richtung in der möglichsten Nähe der Elbe, auf alle Unterstützung werde rechnen können, welche die diesseitigen Verhältnisse und Interessen gestatteten. —

Diese Ereignisse, und daß die Großherzogl. Mecklenburgische Regierung von ihrem Verlangen, die Bahn solle über Schwerin geführt werden, abgestanden sei und nur eine Zweigbahn für Schwerin bedinge, theilte das provisorische Komité den Unterzeichnern in einem Schreiben vom 15. April 1841 mit, forderte auch zur Wahl eines definitiven Komité's auf, welche nach einer ferneren Mittheilung vom 19. Juli 1841 auf die bisherigen Mitglieder fiel. —

Die anfangs im Allgemeinen nicht sehr rege Theilnahme für dieses Unternehmen in Hamburg wurde durch einen (auf Veranlassung der Kommerz-Deputation gestifteten) Hülfsverein lebhafter geweckt, die technischen Unter-

Digitized by Google

suchungen aber mit Eifer betrieben. Eine der größten Schwierigkeiten, nämlich die Ansichten der betreffenden Staaten, deren Gebiet die Bahn berührt, über die zweckmäßigste Richtungslinie in Uebereinstimmung zu bringen, wurde dadurch beseitigt, daß im Herbst 1841 besonders dazu bevollmächtigte Abgeordnete dieser Regierungen in Berlin zusammentraten, um über die Anschluß-, Transit- und sonstigen administrativen Verhältnisse zu unterhandeln.

Den wesentlichen Inhalt des, in Folge dieser gemeinsamen Berathungen, unterm 8. November 1841 abgeschlossenen Staatsvertrages zwischen Preußen, Dänemark, Mecklenburg-Schwerin und den Senaten der freien und Hansestädte Lübeck und Hamburg, die Herstellung einer Eisenbahn-Verbindung zwischen Berlin und Hamburg betreffend, theilen wir in dem Nachstehenden mit.

Artikel 1.

Die Königl. Preußische Regierung erklärt sich bereit, einer, Behufs der Herstellung einer Eisenbahn-Verbindung auf dem rechten Ufer der Elbe zwischen Berlin und Hamburg sich bildenden Aktien-Gesellschaft die Anlegung einer Eisenbahn von Berlin in der Richtung auf Wittenberge oder Perleberg und weiter bis zur Mecklenburg-Schwerinischen Grenze zu gestatten.

Zur Fortführung dieser Eisenbahn von der Preußisch-Mecklenburgischen bis zur Mecklenburgisch-Lauenburgischen Grenze wird die Großherzogl. Mecklenburg-Schwerinische Regierung und zur weiteren Fortsetzung der Bahn durch das Großherzogthum Lauenburg in der Richtung auf Bergedorf wird die Königl. Dänische Regierung derselben Aktien-Gesellschaft die Konzession ertheilen.

Die Senate der beiden freien und Hansestädte werden die Fortführung dieser Bahn durch das beiderseitige Gebiet bis zu der bereits im Bau begriffenen Hamburg-Bergedorfer Bahn, so wie den Anschluß an die letztgenannte Bahn genehmigen und die erforderliche Konzession verleihen. Für den Fall, daß die Berlin-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft sich mit der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft über den Anschluß nicht einigen sollte, werden die Senate, in Gemäßheit des von ihnen in den Konzessionen der letztgedachten Gesellschaft vom $\frac{1}{12}$. Mai gemachten Vorbehalts, die Bedingungen des Anschlusses feststellen.

Sollten die beiden Gesellschaften unter Genehmigung der Senate sich darüber verständigen, daß die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn integrirender Theil des Unternehmens werde, so haben die übrigen kontrahirenden Regierungen nichts zu erinnern.

Artikel 2.

Die Bahn soll in einer ununterbrochenen, möglichst geraden Richtung, so weit als die Territorial-, Terrain- und Verkehrs-Verhältnisse es gestatten, zwischen Berlin und Bergedorf geführt werden.

Unter Aufrechthaltung dieses wesentlichen Grundsatzes bleibt jeder der kontrahirenden Regierungen überlassen, die spezielle Richtung der Bahn in ihrem Gebiete zu bestimmen.

Artikel 3.

Für den Fall, daß die Großherzogl. Mecklenburg-Schwerinische Regierung mit der Gesellschaft über eine, gleich der Hauptbahn, mit Lokomotive zu befahrende Zweigbahn nach Schwerin sich verständigt, sind die übrigen kontrahirenden Regierungen damit einverstanden, daß diese Zweigbahn als ein integrirender Theil des gesammten

Unternehmens betrachtet und gleichzeitig mit der Hauptbahn zur Ausführung gebracht werde.

Artikel 4.

So wie die beabsichtigte Eisenbahn-Unternehmung ihrem ganzen Zwecke nach nicht in einzelne, für sich bestehende und verwaltete Theile nach den von ihr berührten Staatsgebieten abgesondert werden kann, sondern als ein Ganzes, nach gleichmäßigen Grundsätzen behandelt und von einem Punkte aus geleitet und verwaltet werden muß, so werden auch die Verhältnisse der Gesellschaft zum Staat und zum Publikum von den kontrahirenden Regierungen möglichst gleichmäßig geordnet werden. In dieser Rücksicht, und da der größte Theil der beabsichtigten Eisenbahn auf dem Gebiete der Königl. Preußischen Regierung belegen sein wird, erklären die Regierungen sich bereit, die legislativen und administrativen Anordnungen für die in ihrem Gebiete belegenen Bahnstrecken mit den Bestimmungen des Königl. Preußischen Gesetzes vom 3. November 1838 über die Eisenbahn-Unternehmungen und dessen etwaige Modifikationen in Uebereinstimmung zu bringen, in so weit nicht Eigenthümlichkeiten der verschiedenen Landes-Gesetzgebungen oder Lokal-Verhältnisse Abweichungen davon bedingen.

In Bezug auf die einzelnen §§. des obengedachten Gesetzes ist noch Folgendes besonders verabredet worden.

Artikel 5 zu §. 3 des Gesetzes.

Die kontrahirenden Regierungen werden über den Inhalt des Statuts der Gesellschaft vor Ertheilung der Bestätigung sich verständigen.

Artikel 6 zu §. 4 des Gesetzes.

Die Spurweite der Eisenbahn in ihrer ganzen Ausdehnung wird auf 4 Fuß 8½ Zoll englischen Maaßes im Lichten der Schienen festgesetzt.

Die durch die Königl. Preußische Regierung zu veranlassende Prüfung der auf der Eisenbahn anzuwendenden Fahrzeuge wollen die andern kontrahirenden Regierungen auch für die in ihren Gebieten belegenen Bahnstrecken genügend halten.

Artikel 7 zu §§. 8 — 19 des Gesetzes.

Statt dieser Bestimmungen werden für das Herzogthum Lauenburg und das Großherzogthum Mecklenburg-Schwerin über die Verpflichtung der Grund-Eigenthümer, den zur Anlage der Eisenbahn und deren Bauwerk erforderlichen Grund und Boden, sei es zu bleibenden oder vorübergehenden Zwecken, der Gesellschaft zu überlassen, anderweite gesetzliche Verpflichtungen unverweilt ergehen.

Für das beiderstädtische Gebiet werden die Vorschriften des dort geltenden Expropriations-Gesetzes vom $\frac{1}{12}$. Mai 1840 zur Anwendung kommen.

Artikel 8 zu §. 23 des Gesetzes.

Mit Rücksicht auf die Nothwendigkeit übereinstimmender polizeilichen Anordnungen für die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung werden die kontrahirenden Regierungen über den Erlaß eines wesentlich gleichmäßigen Bahn-Polizei-Reglements, so wie über die in der Folge etwa nöthig werdenden Abänderungen desselben sich gegenseitig verständigen.

Artikel 9 zu §§. 26 — 35 des Gesetzes.

Die hierin enthaltenen Vorschriften werden zwar im Wesentlichen auf die für die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung zu ertheilenden Konzessionen maaßgebend erklärt werden; vor ihrer Anwendung wollen jedoch die kontrahirenden Regierungen nach den inzwischen gemachten Erfahrungen etwaige Modifikationen in gemeinschaftliche Erwägung nehmen. Jedenfalls werden dieselben nur nach vorangegangener gegenseitiger Verständigung andere Transport-Unternehmer, außer der Gesellschaft selbst, zulassen.

Digitized by Google

Innerhalb des eigenen Gebiets bleibt jeder Regierung die Zulassung solcher Unternehmer zwar unbenommen, jedoch darf hierdurch die zweckmäßige Anordnung und Aenderung der Hauptfahrten nicht gehindert werden.

Artikel 10 zu §§. 36 und 37 des Gesetzes.

Die Königl. Dänische und Großherzogl. Mecklenburg-Schwerinische Regierung, so wie die Senate der beiden freien und Hansestädte, werden in Ansehung der Verhältnisse der Gesellschaft zum Postwesen keine für dieselbe lästigere Bedingungen stellen, als in den §§. 36 und 37 des Gesetzes enthalten sind.

Artikel 11 zu §§. 38 und 39 des Gesetzes.

Die kontrahirenden Regierungen sind übereingekommen, daß, außer der Abgabe, welche in Folge der für die Preußischen Eisenbahnen zu gewärtigenden allgemeinen Bestimmungen von dem Reinertrage des Unternehmens in seiner gesammten Ausdehnung von Berlin bis Bergedorf wird erhoben werden, der Gesellschaft keine besonderen Abgaben für die in den verschiedenen Gebieten belegenen Bahnstrecken, als: Gewerbesteuer, Konzessionsgeld und dergleichen, auferlegt werden sollen.

Es wird der Ertrag der Abgabe ausschließlich zur Amortisation des in dem Unternehmen angelegten Kapitals verwendet werden.

An dem Amortisations-Fonds soll einer jeden Regierung ein nach dem Längenverhältniß der Bahnstrecken zu berechnender Antheil zustehen, dergestalt, daß, wenn dereinst die Amortisation zu Stande gebracht sein wird, die in jedem Gebiete belegene Bahnstrecke in das Eigenthum der Regierung übergeht.

Die Königl. Preußische Regierung wird die Erhebung der Abgabe und die Verwaltung des gemeinschaftlichen Amortisations-Fonds übernehmen, und die Resultate derselben von drei zu drei Jahren zur Kenntniß der mitbetheiligten Regierungen bringen.

Die Art und Weise der Ausführung der Amortisation bleibt näherer Verständigung vorbehalten.

Artikel 12 zu §. 40 des Gesetzes.

Es wird dem Grundsatze beigetreten, nach vollendeter Amortisation dem Unternehmen eine solche Einrichtung zu geben, daß der Ertrag des Bahngeldes die Kosten der Unterhaltung der Bahn und der Verwaltung nicht übersteigt, und behalten die kontrahirenden Regierungen sich vor, sodann im gemeinschaftlichen Einverständnisse solche Veranstaltungen zu treffen, daß der Transport auf der Bahn ununterbrochen und im Zusammenhange, sei es von Seiten der Regierung selbst, oder von hierzu mit Konzession versehenen Unternehmern, betrieben werde.

Artikel 13 zu §. 41 des Gesetzes.

Die kontrahirenden Regierungen sind darin einverstanden, daß der Ertrag der Abgabe, welche den mit der Gesellschaft konkurrirenden Transport-Unternehmern auferlegt werden möchte, zur Verstärkung des im Artikel 11 erwähnten Amortisations-Fonds verwendet werden soll.

Artikel 14 zu §. 42 des Gesetzes.

Falls der Ankauf der Bahn nach den Grundsätzen des §. 42 eingeleitet werden sollte, werden die kontrahirenden Regierungen darüber eine vorherige Verständigung eintreten lassen, wobei denn der von einer jeden Regierung zu übernehmende Antheil an der zu leistenden Entschädigung und an den etwaigen Schulden der Gesellschaft, so wie die Vertheilung des von dieser den Regierungen zu übereignenden Inventariums und des Reserve-Fonds festzustellen sein wird. Für diesen Fall werden die kontrahirenden Regierungen die zur zweckmäßigen Benutzung der Bahn zu treffenden Einrichtungen vereinbaren.

Artikel 15 zu §. 44 des Gesetzes.

Der durch diese Bestimmung dem Unternehmen im Preußischen Gebiete zugesicherte Schutz gegen eine Konkurrenz-Bahn soll demselben in gleicher Art auch in den übrigen Staatsgebieten gewährt werden.

Auch erklärt die Königl. Preußische Regierung eine durch die Altmark zu leitende direkte Eisenbahn zwischen Berlin und Hamburg am linken Ufer der Elbe jedenfalls während eines Zeitraums von fünf Jahren, vom Tage der definitiven Konzessions-Ertheilung für die Bahn-Anlage auf dem rechten Elbufer an gerechnet, nicht gestatten zu wollen.

Artikel 16 zu §. 46 des Gesetzes.

Jeder der kontrahirenden Regierungen bleibt es überlassen, innerhalb ihres Gebietes die Anschließung und Anmündung von Zweig- und Seitenbahnen an die beabsichtigte Eisenbahn in jeder Richtung zu gestatten oder selbst zu veranstalten.

Artikel 17.

Die Direktion der Eisenbahn-Gesellschaft soll zwar ihren Sitz in Berlin haben, dieselbe muß jedoch sowohl für das Mecklenburgische, als auch für das Lauenburgische und das beiderstädtische Gebiet daselbst wohnhafte Bevollmächtigte bestellen, welche den Regierungen auf Verlangen jede Auskunft über Verwaltung des Unternehmens zu ertheilen haben.

Artikel 18.

Die Gesellschaft hat ihren ordentlichen Gerichtsstand in Berlin; jedoch ist dadurch der Gerichtsstand der belegenen Sache und des Kontrakts, so wie des forum delicti commissi, nicht ausgeschlossen, auch bleibt jeder Regierung überlassen, die Gesellschaft zu verpflichten, wegen Entschädigungs-Ansprüche, welche aus der Anlage oder dem Betriebe der Bahn in ihrem Gebiete hervorgehen, vor den dortigen Gerichten Recht zu nehmen.

Artikel 19.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, mit allen Anträgen, welche das Unternehmen in seiner Gesammtheit betreffen, sich zunächst an die von der Königl. Preußischen Regierung ihr dazu benannte Behörde zu wenden. Die Königl. Preußische Regierung wird sich darüber mit den übrigen kontrahirenden Regierungen in Beziehung setzen und demnächst den erforderlichen Bescheid erlassen. Ueberhaupt wird dieselbe in allen Fällen, wo die kontrahirenden Regierungen über Anordnungen, welche das Unternehmen in seiner Gesammtheit betreffen, einverstanden sind, mit solchen Anordnungen vorangehen, worauf sodann nach erfolgter Mittheilung die kontrahirenden Regierungen gleichmäßige Verfügungen erlassen werden.

Artikel 20.

Zwischen den gegenseitigen Unterthanen soll, sowohl bei Feststellung der Beförderungspreise, als der Zeit der Abfertigung, kein Unterschied gemacht werden, namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen in das Gebiet des andern Staates übergehenden Transporte weder in Beziehung auf die Beförderungspreise, noch rücksichtlich der Abfertigung ungünstiger behandelt werden, als die aus den betreffenden Staaten abgehenden oder darin verbleibenden Transporte.

Artikel 21.

In Betreff der Durchgangsabgaben von den auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn durch die verschiedenen Gebiete transitirenden Gegenständen haben die kontrahirenden Regierungen vorläufig bis zum 1. Januar des Jahres 1868 Nachstehendes vereinbart:

Digitized by Google

A. Es werden an Durchgangsabgaben von Einhundert Pfund brutto Hamburger Gewicht folgende Beträge in Kourant nach dem 17 Guldenfuße erhoben werden,

1. im Großherzogthum Mecklenburg-Schwerin:
"Zwei und ein halber Schilling;"

2. im Herzogthum Lauenburg:
a. in der Regel der allgemeine Transitzoll von Fünf Schillingen nebst 6 pCt. Sporteln von dieser Abgabe unter Aufrechthaltung der bestehenden Befreiungen,
b. ausnahmsweise von allen auf der Eisenbahn transitirenden Gegenständen, welche aus Preußen kommen, oder dahin gehen, von wo sie auch weiter herkommen mögen oder welches auch ihre weitere Bestimmung sei,
"Ein Schilling;"

3. im beiderstädtischen Gebiete:
"Ein Viertel Schilling."

B. Dem Gewichte von Einhundert Pfund werden bei der Erhebung an Durchgangsabgaben gleich gerechnet:
"Ein Stück großes Vieh" (Pferde, Ochsen, Kühe),
"Zwei Stück kleines Vieh,"
"Vierzig Stück lebendes Geflügel."

C. Abgabenfrei transitiren:
1. Steinkohlen,
2. Das Passagiergut der Reisenden und deren Wagen.

D. Die unter A 2) b. gewährte Ausnahme wird für die Königlich Dänische Regierung nur so lange bindend sein, als der Transit von der Nordsee und Elbe her über Preußische Ostseehäfen und in umgekehrter Richtung nicht mit einer geringeren Durchgangsabgabe als der unter A 2) a. erwähnte allgemeine Transitzoll, belegt sein wird.

Die in dem Vertrage zwischen Preußen und Dänemark vom 27. Juni 1841 auf einen Zeitraum von 30 Jahren stipulirte Zollfreiheit für den Transit von und nach Preußen auf der Berlin-Hamburger Chaussee wird mit der Eröffnung der Eisenbahn aufhören, und es soll von da ab, in Ansehung des von der Königlich Dänischen Regierung zu erhebenden Durchgangszolles, die Gleichstellung der gedachten Chaussee mit der Eisenbahn eintreten.

Im Laufe des Jahres 1867 wollen die kontrahirenden Regierungen über die fernere, den Verkehrsverhältnissen entsprechende Normirung der Durchgangsabgaben in Verhandlung treten.

Artikel 22.

Bei der Anordnung und Ausführung der Maaßregeln, welche zur Kontrole der Durchgangs-, beziehungsweise Ein- und Ausgangsabgaben von den auf der Eisenbahn zu befördernden Gütern nothwendig werden, soll der Gesellschaft jede zulässige Erleichterung zu Theil werden. Um insbesondere Verzögerungen thunlichst zu beseitigen, welche entstehen würden, wenn die zur Befahrung der Eisenbahn dienenden Wagen, und die auf derselben zu transportirenden Waaren und Effekten den über Deklaration, Revision und sonstige Abfertigung der ein- und ausgehenden Waaren bestehenden zollgesetzlichen Vorschriften an der Grenze unbedingt unterworfen werden sollten, behalten die kontrahirenden Regierungen sich vor, sowohl über die Verladung und den Verschluß der auf der Eisenbahn zu befördernden Gegenstände, wie über

die Einrichtung einer Begleitung der eingehenden Wagenzüge von der Grenze ab bis zu einem, zur Vornahme zollamtlicher Abfertigung geeigneten Orte im Innern, und umgekehrt der ausgehenden Wagenzüge von einem solchen Orte bis zur Grenze durch Zoll- und Steuerbeamte, Bestimmungen zu treffen, wodurch die Anwendung eines erleichternden Verfahrens in den überhaupt sich hierzu eignenden Fällen möglich wird.

Artikel 23.

Die nach dem Vertrage zwischen Preußen und Dänemark vom 27. Juni 1834, so wie nach dem Vertrage zwischen Preußen und Mecklenburg-Schwerin vom 30. Juni 1824 und späteren Erklärungen, ingleichen nach der Uebereinkunft zwischen Preußen und den freien und Hansestädten Lübeck und Hamburg vom $\frac{\text{28. Juli}}{\text{28. Oktober}}$ 1837 der Königl. Preuß. Postverwaltung zustehenden Rechte, hinsichtlich der ungehinderten Durchführung der Preußischen Brief- und Päckerei-Posten auf der Berlin-Hamburger Chaussee, finden auch rücksichtlich der Benutzung der Eisenbahn von Berlin nach Bergedorf und umgekehrt dergestalt Anwendung, daß für den Durchgang eine Abgabe überall nicht zu entrichten ist.

Eben so wird auf der Eisenbahn sowohl den Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinischen Posten durch das Herzogthum Lauenburg, als den Königlich Dänischen und den Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinischen Posten auf beiderstädtischem Gebiete bis Bergedorf und in entgegengesetzter Richtung der abgabefreie Durchgang gestattet werden. Der Postvertrag zwischen Dänemark und Mecklenburg-Schwerin vom 30. September 1840 erleidet hierdurch keine Abänderung, und wird in seinen Zugeständnissen und Beschränkungen auf die Eisenbahn ausgedehnt. Die Königlich Dänische und Großherzoglich Mecklenburgische Regierung, so wie die Senate der beiden freien und Hansestädte, machen sich anheischig, der Gesellschaft die Verpflichtung aufzuerlegen, die auf der Eisenbahn transitirenden Postgüter jeglicher Art mit jeder Fahrt gegen Bezahlung des, nach dem Gewichte ohne Unterschied der Gegenstände festzustellenden Frachtlohnes, unter Anwendung des niedrigsten Tarifsatzes für Päckereien mit befördern zu lassen. Der Berechnung dieses Frachtlohnes wird das Gesammtgewicht der Postgüter bei jeder Fahrt zum Grunde gelegt.

Die Beförderung muß, nach dem Verlangen der Postverwaltung, in den Wagen der Eisenbahn-Gesellschaft, oder in eigenen Wagen der Postverwaltung bewirkt werden. In letzterem Falle hat die Eisenbahn-Gesellschaft die Untergestelle, ohne weitere Vergütung, als welche nach dem Gewicht der verladenen Poststücke bei jeder Fahrt im Ganzen zu entrichten ist, herzugeben, auch wird dieselbe den den Wagen begleitenden Postkondukteur oder Schirrmeister auf diesem Wagen unentgeltlich mitreisen lassen.

In so weit durch die Ausführung des beabsichtigten Eisenbahnunternehmens in den bestehenden, auf Staatsverträgen beruhenden Postverhältnissen zwischen den kontrahirenden Regierungen Abänderungen sich als nothwendig ergeben möchten, bleiben darüber abgesonderte Vereinbarungen vorbehalten.

Artikel 24.

Die kontrahirenden Regierungen verpflichten sich, bei Mobilmachungen und außerordentlichen Truppenbewegungen Anstalten zu treffen, und die Eisenbahn-Gesellschaft dazu anzuhalten, daß für die auf der Eisenbahn zu befördernden Transporte von Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungsbedürfnissen und Militäreffekten aller Art auch außerordentliche Fahrten eingerichtet und für dergleichen Transporte nicht blos die unter gewöhnlichen Umständen bei den Fahrten zur Anwendung kommenden, sondern auch die sonst noch vorhandenen Transportmittel benutzt werden.

Digitized by Google

Den Militär-Verwaltungen der kontrahirenden Regierungen wird gegenseitig die Befugniß vorbehalten, für dergleichen Transporte sich eigner Transport- oder Dampfwagen zu bedienen. In solchen Fällen wird an die Gesellschaft außer der Erstattung der Feuerungskosten nur ein mäßiges Bahngeld, so wie eine Vergütung für die etwaige Benutzung ihrer Transportmittel gewährt.

Auch wollen die kontrahirenden Regierungen darauf hinwirken, daß von der Gesellschaft eine Anzahl von Transportfahrzeugen eingerichtet werde, um nöthigenfalls auch zum Transport von Pferden benutzt werden zu können. Rücksichtlich der Beförderungspreise für Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungsbedürfnisse, so wie Militäreffekten jeglicher Art, soll kein Unterschied zwischen den Regierungen gemacht und von keiner derselben ein höherer Preis gefordert werden, als derjenige, welchen jede Regierung für ihre eigenen Transporte der gedachten Art zu entrichten hat.

Es soll übrigens durch diese Bestimmung eine Militärstraße nicht stipulirt sein, vielmehr jede Durchführung der genannten Art der betheiligten Regierung in angemessener Frist vorher amtlich angezeigt werden.

Artikel 25.

Die kontrahirenden Staaten wollen ein wachsames Auge darauf haben, daß auf den Bahnhöfen oder in den Bahngebäuden weder Hazard-Spielbänke angelegt, noch überhaupt Hazardspiele geduldet werden.

Artikel 26.

Um die Verhandlungen über diejenigen Angelegenheiten thunlichst zu erleichtern, bei welchen künftig eine Verständigung der kontrahirenden Regierungen erforderlich sein wird, erklären dieselben sich bereit, zu diesem Behufe demnächst Kommissarien in Berlin zu bestellen.

Artikel 27.

Wenn binnen Jahresfrist, vom Tage der Auswechselung der Ratifikationen des gegenwärtigen Vertrages an gerechnet, der Nachweis der Ausführbarkeit des Unternehmens nicht gegeben ist, so soll dieser Vertrag als nicht geschlossen angesehen werden, und daher keine der kontrahirenden Regierungen in irgend einer Beziehung mehr daran gebunden sein.

Artikel 28.

Gegenwärtiger Vertrag soll den hohen Kontrahenten zur Genehmigung vorgelegt, und die Auswechselung der darüber auszufertigenden Ratifikations-Urkunden sobald als möglich, spätestens aber innerhalb acht Wochen, in Berlin bewirkt werden.

Dessen zu Urkunde ist derselbe in vierfacher Ausfertigung von den Bevollmächtigten unterzeichnet und besiegelt worden.

So geschehen Berlin, den 8. November 1841.

In Bezug auf diesen abgeschlossenen Vertrag wurden zugleich diejenigen Verhältnisse, rücksichtlich welcher, bei der Ausführung des gedachten Unternehmens, die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn in Betracht kommt, näher festgestellt und folgende Verabredungen getroffen:

Artikel I.

Die Spurweite der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn soll mit der zu 4 Fuß 8½ Zoll englischen Maaßes im Lichten der Schienen festgesetzten Spurweite der Berlin-Bergedorfer Bahn fortwährend in Uebereinstimmung erhalten werden.

Artikel II.

Es wird dafür Sorge getragen werden, daß das Regulativ der Bahnpolizei

für die Hamburg-Bergedorfer Bahn, seinem wesentlichen Inhalte nach mit dem künftigen Polizei-Reglement der Berlin-Bergedorfer Bahn in Einklang gebracht werde.

Artikel III.

Eine Verständigung über die Beförderung der Posten auf der Berlin-Bergedorfer Eisenbahn zwischen den betheiligten Postverwaltungen und der Eisenbahn-Gesellschaft sind die Senate zu ermitteln bereit.

Artikel IV.

Die beiden Senate verpflichten sich, bei Mobilmachungen und außerordentlichen Truppenbewegungen Anstalten zu treffen, und die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft dazu anzuhalten, daß für die auf den im Artikel I. dieses Vertrages erwähnten Eisenbahnen zwischen Berlin und Hamburg zu befördernden Transporte von Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungsbedürfnissen und Militäreffekten aller Art auch außerordentliche Fahrten eingerichtet, und für dergleichen Transporte nicht blos die unter gewöhnlichen Umständen bei den Fahrten zur Anwendung kommenden, sondern die sonst noch vorhandenen Transportmittel benutzt werden.

Den Militärverwaltungen der kontrahirenden Regierungen wird gegenseitig die Befugniß vorbehalten, zu dergleichen Transporten sich eigener Transport- und Dampfwagen zu bedienen. In solchen Fällen wird an die Gesellschaft außer der Erstattung der Feuerungskosten, nur ein mäßiges Bahngeld, so wie eine Vergütung für die etwaige Benutzung ihrer Transportmittel gewährt.

Auch wollen die beiden Senate darauf hinwirken, daß von der Gesellschaft eine Anzahl von Transportfahrzeugen eingerichtet werde, um nöthigenfalls auch zum Transport von Pferden benutzt werden zu können. Rücksichtlich der Beförderungspreise für Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungsbedürfnisse, so wie Militäreffekten jeglicher Art, soll kein Unterschied zwischen den Regierungen gemacht und von keiner derselben ein höherer Preis gefordert werden, als derjenige, welchen jede Regierung für ihre eigenen Transporte der gedachten Art zu entrichten hat.

Es soll übrigens durch diese Bestimmung eine Militärstraße nicht stipulirt sein, vielmehr jede Durchführung der genannten Art in angemessener Frist vorher amtlich angezeigt werden.

Artikel V.

Es soll ein wachsames Auge darauf gehalten werden, daß auf den Bahnhöfen oder in den Bahngebäuden der Hamburg-Bergedorfer Bahn weder Hazard-Spielbänke angelegt, noch überhaupt Hazardspiele geduldet werden.

Artikel VI.

Der Senat der freien und Hansestadt Hamburg erklärt, daß mit Eröffnung der Eisenbahn zwischen Berlin und Hamburg am rechten Elbufer, während der Dauer der Königlich Dänischer Seits für den Transit auf der Eisenbahn ertheilten Zusagen, zur unmittelbaren Durchfuhr bestimmte Waarentransporte von und nach Altona, nach und von dem Depothofe der Hamburg-Bergedorfer Bahn vor dem Deichthor, auf dem Wege durch das Dammthor, sowohl in Lastwagen in ungebrochener Ladung unter unentgeltlicher Begleitung, als mittelst verschließbaren, an der Eingangsstätte mit einem Vorhängeschloß zu versehenden und im Depothofe, oder in umgekehrter Richtung an der Ausgangsstätte des Dammthores wieder zu eröffnenden Wagen oder Fourgons zollfrei durchgeführt werden können. Die näheren Anordnungen und resp. Vereinbarungen in dem Sinne einer thunlichen Förderung der gegenseitig dabei obwaltenden Interessen werden der Königl. Dänischen Regierung und dem Senate der Stadt Hamburg vorbehalten.

Digitized by Google

Eine gleiche Bestimmung soll für den Fall der Fortführung der Hamburg-Bergedorfer Bahn auf dem linken Elbufer bis zum 1. Januar 1868 eintreten.

Artikel VII.

Sollte die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn auf den Grund des Eingangs erwähnten Vertrages vom heutigen Tage nicht zu Stande kommen, so wird der gegenwärtige Vertrag als nicht geschlossen angesehen werden.

Artikel VIII.

Derselbe soll den Kontrahenten zur Genehmigung vorgelegt und die Auswechselung der darüber auszufertigenden Ratifikations-Urkunden sobald als möglich, spätestens aber innerhalb acht Wochen, in Berlin bewirkt werden.

Dessen zu Urkunde ist derselbe in vier gleichlautenden Exemplaren ausgefertigt und von den Bevollmächtigten unterzeichnet und besiegelt worden.

So geschehen Berlin, den 8. November 1841.

Die Auswechselung der über den vorstehenden Staatsvertrag ausgefertigten Ratifikations-Urkunden geschah am 18. Februar 1843, und nunmehr schien, nach folgender, an den Provinzial-Landtag der Marken ergangenen Eröffnung, die Bahn am rechten Elbufer gesichert, wenn die erforderlichen Geldmittel zusammenkommen würden.

Eisenbahn zwischen Berlin und Hamburg.

„Nachdem Wir von den beiden konkurrirenden Projekten für die Herstellung einer Eisenbahn-Verbindung zwischen Berlin und Hamburg Kenntniß genommen, haben Wir zunächst dasjenige, wonach die Bahn auf dem rechten Elbufer durch die Priegnitz geführt werden soll, unter Voraussetzung einer angemessenen Vereinbarung mit den betreffenden Regierungen, zur Berücksichtigung geeignet erachtet, und Unseren Finanz-Minister ermächtigt, wegen Verfolgung dieses Projekts die weiteren Einleitungen zu treffen, dagegen die Anträge wegen Anlage einer Eisenbahn von Berlin nach Hamburg über Genthin und Tangermünde vorläufig abzulehnen. Da hiernächst in Betreff der Bahn auf dem rechten Elbufer die Verhandlungen mit den betheiligten auswärtigen Regierungen eingeleitet worden und zum Schlusse gediehen sind, so können Wir dem Antrage Unserer getreuen Stände, auch das Projekt der Bahn auf dem linken Elbufer weiter vorbereiten und prüfen zu lassen, nicht Statt geben. Wir müssen es vielmehr bei Unserer obengedachten Entscheidung bewenden lassen, wonach dieses Projekt nur in dem Falle wieder aufzunehmen ist, wenn die Bahn auf dem rechten Elbufer wegen Mangels der erforderlichen Aktien-Zeichnungen sich nicht als ausführbar ergeben sollte." —

Das Komité für Verlängerung der Berlin-Potsdamer Eisenbahn auf Magdeburg und Hamburg wurde dadurch zu der am 5. Januar 1842 erlassenen Bekanntmachung

das von ihm aufgenommene Projekt für jetzt und bis zu einer gelegeneren Zeit fallen lassen zu wollen,

veranlaßt. — Man ersieht daraus unter Anderem, daß das Nivellement der ganzen Linie und die Veranschlagung derselben bis Genthin bereits geschehen war. —

Die Potsdam-Genthin-Tangermünde-Uelzen-Hamburger Bahn war (bis Uelzen, wo sie sich der Hannoverschen Eisenbahn nach Lüneburg und Harburg anschließen sollte) nach einem oberflächlichen Anschlage auf 5,000000 Thlr. Kosten; die Zweigbahn nach Magdeburg, von Genthin abgehend, auf 3,500000 Thlr. berechnet.

Die Länge der einzelnen Abtheilungen ist ermittelt

| | | | |
|---|---|---|---|
| von Potsdam nach Brandenburg | zu | 9439 | Ruthen. |
| „ Brandenburg nach Genthin | „ | 8250 | „ |
| „ Genthin nach Burg | „ | 6800 | „ |
| „ Burg nach Magdeburg | „ | 5733 | „ |
| Zusammen | | 30,222 | Rth. oder $15\frac{1}{8}$ Meilen. |

Darunter befinden sich 23732 Ruthen gerade Linien und 6490 Ruthen Kurven; die bedeutendsten Krümmungen sind:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 150 | Ruthen | mit | 250 | Ruthen Halbmesser. |
| 110 | „ | „ | 400 | „ „ |
| 250 | „ | „ | 400 | „ „ |
| 250 | „ | „ | 400 | „ „ |
| 400 | „ | „ | 400 | „ „ |

Davon liegen ferner horizontal 16473 Ruthen und die stärksten Steigungen sind:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1,500 | auf | 190 | Ruthen Länge. |
| 1,440 | „ | 217 | „ „ |
| 1,420 | „ | 209 | „ „ |
| 1,400 | „ | 250 | „ „ |
| 1,400 | „ | 1700 | „ „ |

Die Spezial-Anschläge ergeben als Kosten für:

I. Vorarbeiten:

| | | |
|---|---|---|
| Potsdam-Brandenburg | 3146 Thlr. | 10 Sgr |
| Brandenburg-Genthin | 2750 „ | — „ |

II. Direktions- und Aufsichtskosten:

| | |
|---|---|
| Potsdam-Brandenburg | 18878 Thlr. |
| Brandenburg-Genthin | 16500 „ |

III. Grund- und Nutzungs-Entschädigung:

| | |
|---|---|
| Potsdam-Brandenburg | 120000 Thlr. |
| Brandenburg-Genthin | 70000 „ |

(Kronenbreite 28 Fuß, durchschnittliche Fußbreite 4 Ruthen; mit Einschluß des sonst erforderlichen Terrains sind daher pro laufende Ruthe Bahnlinie 6 □Ruthen gerechnet. Zu erwerben sind im Ganzen 650 Morgen à 200 Thlr. außer den Bahnhöfen.)

IV. Erd-, Graben-, Ausradungs- und Dossirungs-Arbeiten:

| | | |
|---|---|---|
| Potsdam-Brandenburg | 135703 Thlr. | 24 Sgr. |
| Brandenburg-Genthin | 104380 „ | 4 „ |

V. Brücken und Durchlässe:

| | |
|---|---|
| Potsdam-Brandenburg | 268493 Thlr. |
| Brandenburg-Genthin | 72600 „ |

VI. Oberbau:

(Schienen 15' lang, pro Yard 54 Pfd. englisch schwer; Querschwellen von 3 zu 3 Fuß, lang 9 Fuß, breit 12—13", stark 6—7"; gußeiserne Verbindungsplatten à 10 Pfd.; eiserne Nägel 33 Stück à Ztr.)

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Potsdam-Brandenburg | 364892 | Thlr. | 8 | Sgr. |
| Brandenburg-Genthin | 322896 | „ | — | „ |

VII. Drehscheiben, Ausweichungen, Exzentriks:

| | | |
|---|---|---|
| Potsdam-Brandenburg | 14500 | Thlr. |
| Brandenburg-Genthin | 14500 | „ |

VIII. Gebäude:

| | | |
|---|---|---|
| Potsdam-Brandenburg | 51600 | Thlr. |
| Brandenburg-Genthin | 56600 | „ |

IX. Dampf-, Personen- und Lastwagen:

| | | |
|---|---|---|
| Potsdam-Brandenburg | 85000 | Thlr. |
| Brandenburg-Genthin | 85000 | „ |

X. Insgemein:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Potsdam-Brandenburg | 21292 | Thlr. | 20 | Sgr. |
| Brandenburg-Genthin | 21666 | „ | 20 | „ |

XI. XII. Rendantur-Gebühren und Zinsenverlust:
173000 Thlr.

Die Gesammtkosten sind hiernach

| | | |
|---|---|---|
| für die Strecke Potsdam-Brandenburg | 1,176506 | Thlr. |
| Brandenburg-Genthin | 846893 | „ |

Diese Angelegenheit war nun bis gegen das Ende des Jahres 1842 ziemlich still, dann aber erschienen in öffentlichen Blättern, namentlich von Berlin und Hamburg, eine Menge Artikel für und gegen die Bahnen am rechten und am linken Elbufer. Auch die Aktionäre der Berlin-Potsdamer Eisenbahn hielten am 21. Sept. eine General-Versammlung, in welcher sie Maaßregeln beschlossen, um eine Verlängerung ihrer Bahn über Brandenburg und Genthin und dann nach Magdeburg und Hamburg sich theilend, zu erwirken, indem sie zu erweisen suchten, daß eine Bahn, welche nur den Zweck habe, Berlin mit Hamburg oder Berlin mit Magdeburg zu verbinden, keine Wahrscheinlichkeit der Rentabilität gewähre, während eine Eisenbahn, welche beide Zwecke erreiche, glänzende Resultate in Aussicht stelle.

Von der andern Seite erfolgte unterm 25. November 1842 eine Bekanntmachung des Komité zur Begründung eines Aktien-Vereins für die Eisenbahn-Verbindung zwischen Berlin und Hamburg, welche mittheilte, daß die Vorarbeiten beendigt seien, daß sie höchst günstige Resultate geliefert hätten, daß der ausführliche Bericht bald folgen solle, und daß zur Aktienzeichnung eingeladen werde. Unter dem 15. Dezember 1842 erschienen die Bedingungen für die Unterzeichnung von Aktien zu diesem Unternehmen, und gleichzeitig wurde der versprochene Bericht veröffentlicht.

Nach Inhalt dieses Komité-Berichts, welchem ein General-Plan und Profile beigegeben waren, stellte sich das Verhältniß der für die Berlin-

Hamburger Eisenbahn vorgeschlagenen verschiedenen Richtungen folgendermaßen dar:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1. | A. | Von Berlin über Potsdam, Brandenburg, Genthin, Tangermünde, durch die Altmark über Harburg nach Hamburg; 2 bis 3 Brücken über die Havel, 1 über den Plauenschen Kanal, 2 über die Elbe . . . . . . . . . . | 41 | Meilen lang. |
| | B. | Von Magdeburg über Genthin, Tangermünde über Harburg nach Hamburg; 3 Elb-Uebergänge, 1 über den Plauenschen Kanal . . | 37 | „ „ |
| 2. | A. | Von Berlin über Potsdam, Brandenburg, Genthin, Havelberg nach Hamburg überschreitet 3 bis 4 Mal die Havel, 1 Mal den Plauenschen Kanal . . . . . . . . . . | 42 | „ „ |
| | B. | Von Magdeburg, Genthin, Havelberg, Hamburg 1 Mal die Elbe, 1 Mal die Havel, 1 Mal den Plauenschen Kanal . . . . | 38 | „ „ |
| | | Direkte Verbindung. | | |
| 3. | A. | Berlin-Hamburg; 1 Mal die Havel . . | 36 | „ „ |
| | B. | Magdeburg-Hamburg; 1 Mal die Elbe . (durch die Altmark auf Stendal, rechts Tangermünde, Werben oder Wittenberge.) | 35½ | „ „ |

Diese Zusammenstellung empfiehlt allerdings schon auf den ersten Blick die unter Nr. 3 A. bezeichnete direkte Verbindung Berlins mit Hamburg, wobei noch in Betracht gezogen werden muß, daß gegenwärtig bereits Chausseen von Magdeburg über Wolmirstädt und Stendal vorhanden sind, mithin die Verbindung der Altmark mit der direkten Eisenbahn des rechten Ufers schon sehr erleichtert ist, und überdies auch ein zweckmäßiger Anschluß einer Eisenbahn von Magdeburg aus Statt finden kann.

Das Schlußresultat aller der vom Komité angestellten Ermittelungen und Prüfungen, von denen wir unter Richtung der Bahn das Nähere anführen wollen, war nun, daß das Unternehmen, Berlin und Hamburg durch eine Eisenbahn in dieser Richtung zu verbinden, bei einem Anlage-Kapital von 8 Millionen Thaler und unter Voraussetzung der nicht erheblich vermehrten, sondern jetzt schon bestehenden Verkehrsverhältnisse, auch dann noch einen höchst annehmbaren Zinsertrag des darauf verwendeten Kapitals verspräche, wenn die Ausgaben auf eine wesentlich erhöhte Frequenz der Bahn berechnet würden.

In Gemäßheit der im Jahre 1840 erlassenen Subskriptions-Einladung und der von den Regierungen der bei dieser Eisenbahnverbindung betheiligten Staaten hierzu ertheilten vorläufigen Genehmigungen, eröffnete demnach das Komité vom 1. Januar 1843 an die Unterzeichnung der Aktien. Nach der erwähnten Subskriptions-Einladung sollten zwar innerhalb der ersten 6 Wochen nach dem Tage der Eröffnung der Aktienzeichnung, nur von denjenigen, welche zu den Kosten der Vorarbeiten beigetragen hatten, oder von den Inhabern der über diese Beträge ausgestellten Quittungen, Subskriptionen an-

genommen werden; da indessen durch den zwischen den betheiligten Regierungen von Preußen, Dänemark, Mecklenburg, Hamburg und Lübeck geschlossenen Staatsvertrag vom 8. November 1842 für den Nachweis der zur Ausführung des Unternehmens erforderlichen Fonds eine bestimmte Frist gestellt war, so konnten auch von solchen, welche sich nicht durch Rückgabe der Quittungen über Beiträge zu den Kosten der Vorarbeiten über ein Vorzugsrecht zur Aktienzeichnung auszuweisen vermochten, schon vom 1. Januar 1843 an Subskriptionen für Aktien angenommen werden, welche jedoch nur in so weit berücksichtigt werden sollten, als der erforderliche Fonds nicht durch die Unterzeichnungen der Inhaber solcher Quittungen bis zum 11. Febr. 1843 einschließlich gedeckt würde.

Obgleich das Berliner Komité, wie wir später zeigen werden, die Rentabilität der Bahn hinreichend nachgewiesen hatte und die Hamburger Blätter die dortigen Kapitalisten auf die Vortheile aufmerksam machten, welche die Eisenbahnverbindung mit Berlin darböte, so ging es doch mit der Aktienzeichnung in der ersten Zeit äußerst schwach; es bedurfte erst einiger Zeit und Anregung, um vom guten Willen zur That überzugehen. Die Zeichnungen nahmen dann einen guten Fortgang, und Ende März betrugen sämmtliche Privatzeichnungen in Berlin, Hamburg und anderwärts ungefähr 4 Millionen Thaler. Längere Zeit hätte es aber gewiß noch gewährt, ehe die erforderliche Summe zusammengebracht worden wäre, wenn nicht zwischen der Mecklenburgischen Regierung und dem Hamburger Senat Anfang April ein Eisenbahn-Vertrag abgeschlossen wäre, wonach sich jede der beiden Regierungen mit 1½ Millionen Thaler bei dem Unternehmen betheiligte. Hiernach sollten: für die 5 Millionen Thlr., welche durch Private bereits gezeichnet und noch zu zeichnen waren, Aktien Littera A., für die 3 Millionen hingegen, welche die Mecklenburgische und die Hamburgische Regierung übernehmen, Aktien Littera B. ausgegeben werden. Von dem Reinertrage erhalten Litt. A. zuerst 4½ Prozent, dann Litt. B. 3½ Prozent; der Ueberrest wird nach der im Gesellschaftsstatut zu bestimmenden Quote für den Reserve-Fonds in der Art getheilt, daß davon fünf Achtel den Aktien Litt. A., zur Verstärkung ihrer Dividende, und drei Achtel den Aktien Litt. B., theils zur eventuellen Ergänzung ihrer Dividende früherer Jahre bis zu 3½ Prozent und demnächst zur Erhöhung derselben bis 4½ Prozent für das laufende Jahr, theils zur Amortisation dieses Theils der Aktien, unter gewissen näheren Bestimmungen zukommen sollen. Nach völlig beendigter Amortisation der Aktien Litt. B. kommt der Reinertrag der Bahn, unbeschadet jedoch der Bestimmungen des Traktats von 1841, zur Vertheilung der Aktien Litt. A.

An Preußen wurde der Antrag von Seiten Mecklenburgs und Hamburgs gestellt, ebenfalls 1 Million Thaler der Aktien Litt. B. zu übernehmen, der König lehnte aber dies Anerbieten ab, erklärte sich jedoch geneigt, das beabsichtigte Unternehmen, so weit es zulässig wäre, auf andere Weise zu begünstigen und zu fördern, und befahl demnach, daß bei den über die anderweite Benutzung des Pulvermühlen-Terrains zu machenden definitiven Vorschlägen, ein an der Spree belegener zur Anlegung eines Bahnhofes geeig-

neter, geräumiger Platz vorläufig bis zur weitern Bestimmung reservirt werde. Eine Beschlußnahme wegen direkter Unterstützung des Unternehmens für den Fall, wenn die Richtung der Bahn über Potsdam und Brandenburg geführt werden sollte, behielt sich der König jedoch vor. —

Die Stände von Mecklenburg bewilligten die 1½ Millionen Thaler zu der von der Regierung getroffenen Maaßregel am 12. Juni 1843, und das Unternehmen gedieh in Folge des Einschreitens Seitens der beiden erwähnten Regierungen so weit, daß die noch erforderlichen Zeichnungen zu den 5 Millionen Thalern bald erfolgten und am 27. Juli die erste General-Versammlung der Aktionäre zu Schwerin Statt finden konnte. Zu derselben hatten sich 69 Personen eingefunden, welche theils in Person, theils in substitutione $\frac{1}{1}\frac{5}{6}$ der gezeichneten Summen, also 7,500000 Thlr. vertraten. Dem Zweck dieser ersten Versammlung gemäß, wurde das von den betreffenden Kommissarien entworfene Statut verlesen, berathen und angenommen. Die hauptsächlichsten Bestimmungen desselben möchten sein: Die künftigen General-Versammlungen werden in Ludwigslust gehalten; das nach Verlauf von 4 Wochen zu erwählende Direktorium wird seinen Sitz in Berlin und Hamburg haben und aus 14 Mitgliedern und eben so vielen Ersatzmännern bestehen, zu welchem Berlin je 6, Hamburg je 6 und Mecklenburg je 2 stellt; wahlberechtigt ist jeder Inhaber von 10 Aktien. Die resp. Zins- und Dividenden-Zahlung findet nach den zwischen Mecklenburg und Hamburg bei Uebernahme der 3 Millionen Aktien Litt. B. festgesetzten Bedingungen Statt.— Neben dem Direktorium besteht außerdem ein Verwaltungsrath.

Die erste Einzahlung von 10 Prozent (mithin für jede Aktie von 200 Thlr. der Betrag von 20 Thlr.) geschah in den Tagen vom 15. November bis 1. Dezember 1843; das erste Signal zum wirklichen Angriff wurde unterm 26. Februar 1844 dadurch gegeben, daß die zum Bau nöthigen 6000 Karren von der Direktion zur Lizitation ausgeboten und hierauf am 6. Mai die Erdarbeiten auf preußischem Gebiete bei Karstedt, auf mecklenburgischem bei Ludwigslust in Angriff genommen wurden. Es ist somit zu hoffen, daß dies wichtige Unternehmen nunmehr rascher vorschreiten wird, als es bisher der Fall war, damit der Plan, die Bahn zwischen Berlin und Hamburg bis zum Jahre 1848 fahrbar herzustellen, in Wirklichkeit übergeht.

b. Richtung und Länge der Bahn.

c. Steigungs- d. Krümmungs-Verhältnisse.

Wie schon aus dem geschichtlichen Theile hervorgeht, so hat die Richtung der Bahnlinie die mehrsten Schwierigkeiten verursacht. — Wir wollen von den verschiedenen Projekten nur dasjenige auf dem rechten Elbufer näher betrachten und zu diesem Zwecke das Nachstehende aus dem im Jahre 1842 veröffentlichten Berichte des Komité's mittheilen.

Gestützt auf eine allgemeine Kenntniß des zu durchschneidenden Terrains, welches bereiset und geprüft wurde, mit Berücksichtigung ferner des, auf möglichst geringem Umwege heran zu ziehenden innern Verkehrs der Landstädte, wurden den Ingenieurs folgende Punkte zum Anhalt gegeben:

Die Bahn verläßt Berlin am rechten Spreeufer, überschreitet die Havel bei Henningsdorf oder Spandau und das Rhinluch nahe bei Fehrbellin. Bei dem Ansteigen aus dem Luch wird der eventuelle Anschluß Neu-Ruppins zu berücksichtigen sein. Wusterhausen a. D. und Perleberg, als in der geraden Linie zwischen Berlin und Hamburg gelegen, sind als feste Punkte zu berühren, wobei zugleich die Verbindung Wittenberges als Uebergangspunkt des Anschlusses Magdeburgs an die Hauptbahn besonders zu beachten ist; die größtmöglichste Annäherung an Kyritz ist zu berücksichtigen. Von Perleberg wendet sich die Bahn in der Richtung möglichst nahe an Warnow der Mecklenburgischen Grenze zu. Zwischen den obigen Punkten wurde dem Techniker freie Hand gelassen.

Wir müssen an dieser Stelle erwähnen, weshalb die Bahn der ursprünglichen Absicht entgegen, nicht unmittelbar über Wittenberge geführt worden ist. Sobald nämlich die Linie das Ausland betrat, war ihre Richtung nicht mehr lediglich nach Terrain- und Verkehrsverhältnissen zu wählen, sondern es mußten hier natürlich die Wünsche und Absichten der betreffenden Staatsregierungen mit entscheiden.

Nachdem die Großherzoglich Mecklenburgische Regierung die ursprüngliche Bedingung: daß die Bahn über Schwerin und Wittenburg geführt werden solle, dahin modifizirt hatte, daß die Richtung über Grabow, Ludwigslust und Hagenow genommen werde, waren Berlin und Grabow gegebene Fixpunkte für die Richtung der Bahn. Vereinigt man beide durch eine gerade Linie, so fällt schon Perleberg beträchtlich, Wittenberge aber noch 1½ Meile links von derselben. Es konnte daher diese Stadt von der Hauptbahn nicht berührt werden, ohne mit dieser einen Umweg von 1½ Meile zu machen.

Führt man sie hingegen über Perleberg, so verlängert sich der Anschluß Magdeburgs bis dort nur um 1¼ Meilen, wobei also die Baukosten für ¼ Meile erspart werden. Viel wichtiger ist aber die Differenz der Transportkosten, denn im ersteren Falle müssen alle Personen- und Güterzüge zwischen Hamburg und Berlin einen steten Umweg von 1½ Meilen machen, wodurch die Transportkosten um ppr. 50000 Thlr. vermehrt werden. Im letzteren Falle hingegen wird zwar die Verbindung Magdeburgs mit Hamburg um ppr. ⅝ Meilen verlängert, es würde aber dann unter Annahme gleicher Frequenz nur eine Erhöhung der Transportkosten von ppr. 12 bis 13000 Thlr. Statt finden. Jedenfalls entstände mithin ein sich jährlich erneuernder Verlust von 37 bis 38000 Thlr.

Ueberdies konnte Wittenberge nicht in die Berlin-Hamburger Bahn aufgenommen werden, ohne Perleberg aus derselben zu verlieren, und da ersterer Ort durch den Anschluß Magdeburgs berührt wird, so tritt derselbe dadurch immer noch in die wünschenswerthe Berührung mit der Hauptbahn.

Jetzt war noch das Herzogthum Lauenburg zu durchschneiden, wo das Terrain die ersten erheblichen Schwierigkeiten darbot.

Der Lauenburgische Landrücken erreicht nämlich nahe an der Elbe (gegen

welche derselbe steil abstürzt) schnell eine Höhe von 200 Fuß. Weiter gegen Norden nimmt diese Höhe zwar ab und wird daher ersteigbarer, allein je weiter man nördlich ging, je mehr entfernte man sich aus der geraden Richtung, und je größer war der Umweg.

Wollte man dagegen den Landrücken südlich längs der Elbe, welche seinen fast senkrechten Fuß bespült, ganz umgehen, so erschienen die aufzuführenden Bauwerke so unverhältnißmäßig kostspielig, daß beschlossen wurde, trotz der zu erwartenden Schwierigkeiten, den Landrücken in der sorgfältig zu ermittelnden, vortheilhaftesten Auf- und Absteigung zu überschreiten.

Als überall gültige Norm wurde endlich den Technikern gegeben, daß keine Steigung steiler als in maximo 1:300, keine Kurve mit geringerem Radius als 500 Ruthen ausgeführt werden dürfe, außer in der Nähe von Bahnhöfen und Haltepunkten, wo der Radius von 300 Ruthen vollkommen genügend erschien.

Die Vorarbeiten begannen nach diesen Bestimmungen im Frühjahr 1841 und wurden eifrig betrieben. Als dieselben zum Theil bereits vollendet waren, wurde von Hamburg aus ein Bahnprojekt des englischen Ingenieurs Lindley durch das dortige Komité befürwortet. Derselbe schlug vor: von Hamburg hart an der Elbe entlang bis Boitzenburg, und von da über Weisen (bei Wittenberge) und Henningsdorf nach Berlin zu gehen. Eine solche Bahn bot den wesentlichen Vorzug noch günstigerer Steigungsverhältnisse und war um ppr. 1 Meile kürzer, als die Linie über Grabow, dagegen berücksichtigte sie weder die Absichten der Großherzoglich Mecklenburgischen Regierung, noch überhaupt den innern Verkehr der Landstriche, sondern nur das Interesse der beiden Endpunkte Berlin und Hamburg. Ganz besonders endlich, setzte die Ausführung derselben ein sehr bedeutend höheres Anlage-Kapital voraus, da diese Bahn größtentheils im Inundations-Gebiet der Elbe und ihrer Zuflüsse fortzog, während die in Arbeit genommene diese nördlich umging.

Im April 1842 lagen die Ermittelungen der Techniker auf der bisher in Angriff genommenen Linie über Perleberg, Ludwigslust, Hagenow bis Bergedorf vollständig vor, und wurden auch einstweilen den betreffenden Staatsregierungen, Behufs Erlangung der definitiven Konzessionen überreicht.

Die Ergebnisse auf der ersten Haupt-Abtheilung, Berlin-Grabow, genügten in Betracht des im Allgemeinen so sehr günstigen Terrains dem unterzeichneten Komité nicht.

Es wurde eine Revision der genannten Strecke dem Königl. Regierungs-Baukondukteur von Gropp übertragen und demselben anheim gestellt, selbst von der ursprünglich gegebenen Richtung abzuweichen, wenn dies zur Erlangung besserer Steigungs-Verhältnisse nothwendig sein sollte. Das Ergebniß jener Untersuchungen war: daß es ausführbar und zweckmäßig sei, nicht nur alle vorhin genannten Städte, sondern auch noch die Stadt Kyritz durch die Eisenbahn zu berühren, und daß lediglich durch eine Verlegung der Linie zwischen jenen Punkten inne, wodurch die Bahn zwar

um 568 Ruthen verlängert, die Anlagekosten pro Meile aber nicht erhöht würden, das in der That überraschend günstige Resultat erzielt werden könne, mit Steigungen von in maximo 1:1000 von Berlin bis Grabow zu gelangen. Die zuerst bearbeitete Linie hatte 363 Fuß verlorne Steigung, die zweite dagegen nur 139 Fuß.

Auf der zweiten Hauptabtheilung, von Grabow bis Bergedorf, welche unter Leitung des Großherzogl. Mecklenburgischen Bauraths Bartning bearbeitet wurde, machte das Terrain die Wahl und Festlegung einer zweckmäßigen Richtung sehr schwierig, und es sind allein in Mecklenburg 3 vollständige Linien bis zur Stecknitz und außerdem mehrere Zwischenlinien untersucht worden.

Wenn man nämlich im Sinne der Großherzoglich Mecklenburgischen Staatsbehörde und um die günstigsten Verkehrsverhältnisse zu benutzen, die Bahn von Ludwigslust aus über Hagenow in der Richtung auf Boitzenburg führte, so war es nöthig, an einigen Stellen die südlichen Ausläufe des Mecklenburgischen Landrückens zu überschreiten, und Böschungen von 1:300 Steigung und nicht unerheblicher Länge wurden unvermeidlich. Wollte man dagegen den unfruchtbaren und minder gewerbreichen Theil des Landes durchschneiden, so konnte jene Höhe südlich über Ramm und Quassel fast ganz umgangen und das Steigungsverhältniß von 1:1000 bis zur Stecknitz beibehalten werden. Es wurde daher auch diese Linie noch durch den Regierungs-Kondukteur Fritze bearbeitet.

In Lauenburg endlich waren 6 verschiedene Linien nivellirt und vermessen worden, welche jedoch bei sehr beträchtlichen Erdarbeiten den Lauenburgischen Landrücken nur mit anhaltenden Steigungen von 1:300 überschritten.

Es wurde daher auch die durch den Ingenieur Lindley vorgeschlagene Linie, welche die Ueberschreitung des gedachten Landrückens ganz vermeidet, indem sie ihn längs des Elbufers umgeht, trotz der großen Schwierigkeiten, auf welche man beim Bau einer solchen Linie rechnen mußte, bearbeitet. Nach den freilich sehr allgemeinen Angaben, welche von dem Herrn Lindley für dieses Projekt gegeben waren, wurde die ganze Linie von den Technikern nach ihrer besten Ueberzeugung so vortheilhaft wie möglich abgesteckt, vermessen, nivellirt und nach denselben Grundsätzen wie die übrigen Linien veranschlagt. Noch vor Beendigung dieser Arbeit traf ein Vorschlag des Königl. Dänischen Ingenieur-Hauptmanns Christensen über die Art und Weise ein, wie die Bahn der Stadt Lauenburg vorüber zu führen sei, und wurde bei der Projektirung der Bahn längs der Elbe gleichfalls in sorgfältige Erwägung gezogen.

So wurden in 15 bis 18 Monaten pp. 20 Meilen Eisenbahnentrakt zwischen Berlin und Hamburg projektirt, vermessen, nivellirt und größtentheils veranschlagt, außerdem aber noch an besonders schwierigen Stellen auf 22 Meilen Probe-Nivellements ausgeführt.

Um nun unter dem vorhandenen reichlichen Material die richtigste Auswahl zu treffen, und um überhaupt die Unternehmung, was das rein Technische anbelangt, so solide wie nur immer möglich in der öffentlichen Meinung

zu begründen, wurde es für zweckmäßig erachtet, die Ermittelungen der Ingenieure dem Urtheile eines völlig unbetheiligten Bauverständigen von anerkanntem Rufe zu unterstellen. Es wendete daher das Komité sich an das Königl. Finanz-Ministerium mit der Bitte: einen oder mehrere solcher Bauverständigen für diesen Zweck bezeichnen zu wollen. Diese Behörde bezeichnete die Herren: Regierungs-Baurath Mellin in Magdeburg, Ober-Wegebau-Inspektor Neuhaus in Stettin und Wasserbau-Inspektor Henz als bewährte Sachverständige für den beabsichtigten Zweck. Herr Henz unterzog sich der gewünschten Revision, es wurden ihm die sämmtlichen Arbeiten übergeben, und er bereis'te die verschiedenen Linien, um an Ort und Stelle die Projekte zu prüfen. Im Wege dieser Prüfung wurden noch anderweitige Terrain-Untersuchungen angeordnet und es ergaben sich die neuen Ermittelungen: daß man mit Steigungen von 1:1000 zwar bis Hagenow, von dort ab aber nur mit Steigungen von 1:500 über Pritzier auf Boitzenburg gelangen konnte, wogegen, wenn man, Hagenow $\frac{5}{8}$ Meilen südlich entfernt bleibend, sich über Warlitz nach Boitzenburg wendet, das Steigungs-Verhältniß von nicht unter 1:1000 auf der ganzen Strecke von Berlin bis zur Stecknitz, also auf 30 Meilen, ununterbrochen beibehalten werden kann.

Ferner stellte sich heraus, daß, wenn die Bahn mit einem Umweg von etwa $\frac{1}{2}$ Meile über Schwarzenbeck und durch das Bille-Thal geführt würde, der Lauenburgische Landrücken mit einer Steigung von in maximo nur 1:534 zu überschreiten war.

Fassen wir nun endlich alle vorliegenden Resultate zusammen, so unterliegt es keinem Zweifel, daß eine Linie von Berlin, nahe an Spandau vorüberführend, Fehrbellin, Wusterhausen, Kyritz, Perleberg, Grabow, Ludwigslust berührend, Hagenow und Boitzenburg aber in einer Entfernung von resp. $\frac{5}{8}$ Meilen rechts, und $\frac{1}{4}$ Meile links lassend, mit Berücksichtigung der Terrain-, Verkehrs- und Territorial-Verhältnisse jeder andern Richtung vorzuziehen ist.

Bei weiterer Verfolgung der Linie entsteht dagegen die Frage: ob man den Lauenburgischen Landrücken mit einer Ansteigung von 1:534 überschreiten oder denselben längs der Elbe umgehen will? in welchem letztern Falle das Steigungs-Verhältniß von in maximo 1:1000 von Berlin bis Hamburg würde beibehalten werden können. Nach dem Urtheil des Herrn Henz ist die Linie längs der Elbe ausführbar, der Bau derselben würde aber etwa 1$\frac{1}{2}$ Million Thlr. theurer als der über die Höhe, und die Unterhaltung derselben jährlich etwa 9000 Thlr. mehr kosten.

Diese Mehrausgabe von jährlich etwa 84000 Thlr., nämlich 75000 Thlr. an Zinsen und vorstehende 9000 Thlr., würde durch den wohlfeileren Betrieb auf der Bahn längs der Elbe in dem Fall aufgewogen werden, wenn man genöthigt wäre, die Belastung der Züge auf der Bahn über die Höhe durchweg nach dem Maximum ihrer Steigung von 1:534 zu normiren. Es ist aber hierbei zu berücksichtigen, daß, selbst wenn die Bahn von Boitzenburg ab über den Lauenburgischen Landrücken fortgeführt wird, selbige doch immer

noch ein so günstiges Steigungs-Verhältniß gewinnt, wie es bis jetzt noch auf keiner Bahn in Europa in ähnlicher Ausdehnung hat erzielt werden können. Zwischen Berlin und Hamburg sind in runden Zahlen 34 Meilen theils horizontal, theils mit Neigungen von in maximo 1:1000 steigend, oder mit förderlicher Böschung sich senkend, und nur an einer einzigen Stelle eine Länge von circa 2 Meilen in maximo 1:534 ansteigend. Da die von Berlin nach Hamburg zu bringende Gütermasse wesentlich geringer als die von Hamburg nach Berlin ist, so wird dieselbe, so wie das Reise-Publikum von Berlin aus ohne alle weitere Beihülfe und unter allen Umständen mit denselben Mitteln zu fördern sein, mit welchen dies auf der Bahn längs der Elbe möglich wäre. Es handelt sich lediglich darum, die Gütermasse, welche von Hamburg nach Berlin geht, von Bergedorf auf die mit 1:576 ansteigende Höhe bei Schwarzenbeck zu schaffen, was, wenn erforderlich, auf dieser kurzen Strecke durch permanente Aufstellung von Hülfs-Lokomotive in der Station Bergedorf, auch dann vollkommen ausführbar sein wird, wenn für diese Gesammt-Frequenz eine bedeutende Vermehrung der Durchschnittsmasse zu gewissen, besonders lebhaften Zeiten angenommen wird. Wird aber der Betrieb der Bahn über Schwarzenbeck auf diese Weise geregelt, so ergiebt sich eine sehr bedeutende Ersparniß der Gesammtkosten gegen die der Bahn längs der Elbe.

Bei sehr ausgedehnten Wasserbauten ist ferner der Voranschlag nie mit vollkommener Sicherheit zu entwerfen und eine Ueberschreitung der ermittelten Summe möglich. Ein plötzliches Hochwasser der Elbe, z. B. vor Vollendung der ungeheuren Steinschüttung, welche dort nöthig wird, kann sehr erhebliche Verluste verursachen. Jedenfalls aber würde der Bau längs der Elbe wegen Beschaffung der sehr bedeutenden Materialien länger dauern, als der über die Höhe. Es würden wegen der Stadt Lauenburg Verhandlungen nöthig, welche den Anfang der Unternehmung wesentlich verzögern müßten, ganz abgesehen endlich davon, daß $1\frac{1}{2}$ Million Thaler mehr zu beschaffen wären, was selbst, wenn die Rentabilität dieser Mehrausgabe nachgewiesen werden kann, nie ohne Schwierigkeiten ist.

Wenn nun gleich bei der Wahl zwischen einer vortrefflichen und einer noch besseren Bahn die Richtung längs der Elbe unstreitig die vollkommenere genannt werden muß, so ist dagegen die über Schwarzenbeck die rentablere, weshalb sich das Komité nach reiflicher Erwägung aller einschlägigen Verhältnisse nur für eine Bahn von Berlin über Perleberg, Grabow, Boitzenburg und Schwarzenbeck nach Hamburg entscheiden konnte.

Mit dieser Richtung der Bahnlinie war jedoch die Stadt Lauenburg nicht einverstanden, indem sie die Bahn in ihre unmittelbare Nähe geführt wissen wollte, weil sie sonst ihren bisherigen Handel und Verkehr durch den Eisenbahnzug zu verlieren befürchtete. Sie setzte deshalb in einem an den König von Dänemark gerichteten und von den Ständen unterstützten Gesuche das Eigenthümliche und Gefährliche ihrer Lage bei dieser Angelegenheit aus einander und rief den landesväterlichen Schutz bei der ihr bevorstehenden Krisis an.

Der Königl. Bescheid hierauf lautete jedoch folgendermaaßen:

„Von hoher Königl. Regierung zu Ratzeburg ist dem Amte und Magistrate zu Lauenburg auf den gemeinschaftlichen Bericht vom 5. April d. J. (1843), die Richtung der Berlin-Hamburger Eisenbahn durch das Herzogthum Lauenburg betreffend, unterm $\frac{10}{11}$. d. M. reskribirt, daß, zufolge Schreibens der Eisenbahn-Kommission in Kopenhagen, Se. Majestät der König unterm 15. v. M. zu resolviren geruht haben, daß die Wahl der von dem Kapitain und Stadtbaumeister Christensen vorgeschlagenen Richtung der Eisenbahnlinie durch das Herzogthum Lauenburg längs der Elbe nicht zur unerläßlichen Bedingung zu machen sei, wenn nur bei der Bestimmung der Eisenbahnlinie das Interesse des Herzogthums, namentlich der Stadt Lauenburg, wahrgenommen werde; daß auch in Folge dieser Allerhöchsten Resolution die Kommission an das Berlin-Hamburger Komité bereits die Erklärung habe abgehen lassen, daß die Ertheilung einer Konzession zum Bau der Eisenbahn durch das Herzogthum Lauenburg nur unter der Bedingung zu gewärtigen sein werde, wenn die Bahnlinie auf die Stadt Lauenburg geführt und in dieser Stadt, oder in der unmittelbaren Nähe derselben, ein Bahnhof werde angelegt werden."

Da nun von fast sämmtlichen Dorfschaften und den größeren Gutsbesitzern des Herzogthums Lauenburg, so wie von Möllen und Ratzeburg, für die Linie über Schwarzenbeck beim Könige vielfältig eingekommen ist, die Bahn auch dadurch nicht in sehr großer Entfernung bei der Stadt Lauenburg vorbeigeht und der technische Direktor der Berlin-Hamburger Eisenbahn, Baurath Neuhaus, dieser Richtung ebenfalls beistimmt, so ist und bleibt das Wahrscheinlichste, daß Lauenburg nicht berührt, sondern die Bahn über Schwarzenbeck gehen wird. Die Länge derselben wird alsdann 36 Meilen betragen.

c. Anlagekosten.

Die Gesammtsumme derselben ist auf 8,000000 Thlr. veranschlagt, deren Verwendung in runden Zahlen folgendermaaßen nachgewiesen ist.

1. Der Bau zerfällt in 8 Titel:

| | | |
|---|---|---|
| Erd-Planirungs- und Rasen-Arbeiten . . . . . | 1,951600 | Thlr. |
| Grund-Erwerb, Nutzungs- und Inkonvenienz-Entschädigungen . . . . . . . . . . . . . | 624400 | „ |
| Brücken und Durchlässe . . . . . . . . . . | 446000 | „ |
| Wege-Uebergänge . . . . . . . . . . . . . | 168700 | „ |
| Einfriedigung, Abtheilungs-Zeichen, Signal-Vorrichtungen . . . . . . . . . . . . . . . | 33800 | „ |
| Oberbau . . . . . . . . . . . . . . . . | 2,280500 | „ |
| Bahnhöfe und andere Gebäude . . . . . . . | 687000 | „ |
| Insgemein ꝛc., wie unvorhergesehene Ausgaben . . | 308000 | „ |
| Zusammen . | 6,500000 | Thlr. |

| | |
|---|---|
| 2. Zinsen à 4 Prozent fürs Jahr während der Bauzeit (pp. 3 Jahre) . . . . . . . . | 500000 Thlr. |
| 3. Betriebs-Mittel . . . . . . . . | 1,000000 „ |
| | 8,000000 Thlr. |

Die Meile würde also hiernach durchschnittlich 222200 Thlr. kosten.

Die Verzinsung dieses Anschlags-Kapitals wird durch einen Anhang zum Komité-Berichte: „Motivirung der Verkehrs-Verhältnisse der Berlin-Hamburger Eisenbahn", bearbeitet durch Herrn G. F. Oppers, nachgewiesen. Er enthält eine Menge interessanter, wenig bekannter Details, auf welche wir verweisen müssen und nur folgende Resultate hervorheben.

Die Bewegung auf der Bahn an Personen, Gütern, lebenden Thieren u. s. w. ist S. 4, 6 und 19 bis 27 nachgewiesen. Diese Personen-Frequenz ist nur zum 3. bis 4. Theil derjenigen, wie sie verhältnißmäßig auf andern Bahnen Statt findet, angenommen. 611200 Bewohner der von der Bahn berührten Städte geben danach 85000 Reisende auf der ganzen Länge der Bahn. Güter aller Art (S. 6) wurden 1840 auf ganzer Länge befördert:

| | |
|---|---|
| Zu Wasser . . . . . . . . . . . . . . . . | 2,920308 Ztr. |
| Davon ausgeschieden als nicht übergehend zur Eisenbahn . . . . . . . . . . . . . . . . | 1,669458 „ |
| Bleiben für den Transport auf der Eisenbahn . | 1,250850 Ztr. |
| Zu Lande (S. 25) . . . . . . . . . . . . | 163974 „ |
| Im Zwischen-Verkehr (S. 21) 575200 Ztr. . . | 230330 „ |
| Total-Beförderung in ganzer Länge . | 1,645154 Ztr. |

Lebende Thiere (S. 22) 53000 Stück großes und kleines Schlachtvieh. Die Transportpreise (S. 5 und 6) sind im niedrigsten Durchschnittssatze mit 3 Sgr. pro Person und Meile und 4 Pf. pro Ztr. und Meile, also resp. 3 Thlr. 18 Sgr., und 12 Sgr. für die ganze Länge angenommen. Die Ausgaben sind höher als im Betriebe der Belgischen und Leipzig-Dresdener Eisenbahn und für eine größere Meilenzahl, als zur Bewegung aller Transportmassen erforderlich ist, berechnet.

Demnach beträgt die Einnahme (S. 15) 85000 Personen auf ganzer

| | |
|---|---|
| Länge à 3 Thlr. 18 Sgr. . . . . . . . . . . . . | 306000 Thlr. |
| 1,630000 Ztr. Güter à 12 Sgr. . . . . . . . . . | 652000 „ |
| 53000 Stück lebende Thiere rc. . . . . . . . . . | 52000 „ |
| also Total-Einnahme . | 1,010000 Thlr. |
| Die Ausgaben dagegen (S. 16) Gesammt-Betriebs-Kosten: für zurückzulegende 78840 Meilen erhöht bis auf 90000 à $5\frac{1}{3}$ Thlr. . . . . . . . . . . . . . | 480000 „ |
| Ueberschuß . | 530000 Thlr. |

beträgt von einem Anlage-Kapital von 8,000000 Thlr. etwas mehr als $6\frac{1}{2}$ Prozent und nach Abzug der eventuellen Vergütung an die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn $6\frac{1}{4}$ Prozent. Der Königl. Bau-Inspektor rc. Herr Henz ermittelt die Selbst-Förderkosten bei einem in Aussicht zu nehmenden

Verkehr von 150000 Personen und 2,000000 Ztr. Gut auf 494531 Thlr. Dieser verhältnißmäßig geringe Betrag erklärt sich durch die vorhin angeführten ungemein günstigen Steigungen der Bahn. Herr Henz veranschlagt für einen so gesteigerten Verkehr eine Vermehrung der Betriebsmittel und Ausdehnung anderer Einrichtungen, so wie in deren Folge alsdann eine Erhöhung des Anlage-Kapitals auf 9½ Million, erhöht jedoch die zu erwartende Dividende auf 8 Prozent. Betrachten wir ferner, wie sehr sich auf allen Eisenbahnen in wenigen Jahren der Betrieb vermehrt hat, bei einigen auf das Fünffache und darüber; rechnen wir hierzu, daß ein Anschluß Magdeburgs an einem vortheilhaften Punkte nicht ausbleiben kann, so werden wir gestehen müssen, daß die von dem Komité in Aussicht gestellte 6½ prozentige, ja sogar die von Hrn. Henz auf 8 Prozent erhöhte Dividende gewiß zu erwarten sein dürfte. —

Wir schließen das aus dem Bericht des Komité's Hervorgehobene mit den Worten desselben: „Wenige Unternehmungen von Eisenbahnen tragen so viele Elemente der Prosperität in sich, als die beabsichtigte, ganz abgesehen von der unberechenbaren Wichtigkeit, daß sie die große Welthandelsstraße vom Meere ins Innere des Landes werden muß. Die wohlhabenden und fruchtbaren Gegenden, die dadurch aufgeschlossen werden, haben noch eine Zukunft vor sich, während bei andern eine Stufe der Entwickelung bereits erreicht ist, welche eine Grenze derselben eher, als deren Ausdehnung voraussehen läßt."

### 3. Berlin-Stralsunder Eisenbahn.

#### a. Geschichte dieses Projekts.

Im Anfange des Jahres 1844 bildete sich zu Stralsund ein Verein, um diese Stadt mit Berlin durch eine Eisenbahn zu verbinden. Derselbe erließ kurze Zeit darauf eine kleine Flugschrift: „Vorläufige Ansichten über eine Berlin-Stralsunder Eisenbahn", welcher bald eine berichtigte Ausgabe mit einem Nachtrage, einer Lithographie des Bahngebietes und des Hafens von Stralsund folgte. Die Bahn war in dieser geographischen Skizze durch eine mathematisch gerade Linie zwischen Berlin und Stralsund bezeichnet, da die aus Lokal- und Verkehrs- oder anderen Rücksichten etwa nothwendig werdenden Abweichungen wegen fehlender Vorarbeiten noch nicht bekannt sein konnten. Die ganze Länge derselben belief sich hiernach auf 28¼ Preußische Meilen und das zwischen der Berlin-Stettiner und der entstehenden Berlin-Hamburger Eisenbahn belegene Bahngebiet war auf nahe an 300 □Meilen berechnet. Das Land desselben ist eins der fruchtbarsten in Norddeutschland, indem die Bevölkerung mehr als 2000 pro □Meile beträgt. An Städten zählte man in diesem Gebiet:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| in Neu-Vorpommern und Rügen . | 14 | mit | 56000 | Einwohner, |
| „ Vorpommern, Antheil . . . | 7 | „ | 25000 | „ |
| „ Mecklenburg-Schwerin, Antheil | 24 | „ | 70000 | „ |
| „ Mecklenburg-Strelitz, alle . . | 10 | „ | 30000 | „ |
| „ der Ukermark u. s. w. . . . | 10 | „ | 19000 | „ |
| Zusammen . | 65 | mit | 200000 | Einwohner, |

Dazu Berlin mit Umgebung . 1 mit 420000 Einwohner.

im Ganzen . 66 mit 620000 Einwohner.

Darunter waren, außer der Königlichen Residenz- und Hauptstadt, eine Großherzogliche Residenz und neun zum Theil bedeutenden Verkehr treibende Hafenstädte, mit Regierungssitz, Garnison, Universität, landwirthschaftlicher Akademie ꝛc. Von den Städten kamen mit Berlin 24 mit 504000 Einwohnern sehr nahe an der Bahn zu liegen.

Zu diesen Momenten der innern Bedeutsamkeit treten noch andere sehr wichtige hinzu. Zuerst die Eigenthümlichkeit des Gebiets, daß es, besonders in der Richtung nach Süden und Norden, fast gar keinen Wasser-Transport benutzen kann; die Pommersche Küste und die Gegend der Peene hat einen sehr langen, schwierigen und theuren Wasserweg über Stettin nach Berlin; auch die Havel gewährt wenig Begünstigung; — der innere Kern des Gebietes muß alle seine Produkte, alle seine Bedürfnisse, zum Theil lange Strecken, auf der Achse bewegen, — ein Umstand, der diesem Landstriche eine Eisenbahn besonders wünschenswerth machen muß.

Eine zweite Eigenthümlichkeit für diese beabsichtigte Bahn ist die ihr aus dem Fischreichthum der Küsten von Pommern und Rügen zuwachsende Nahrung für den schnellen Transport nach dem Innern des Gebietes und nach den Märkten Berlins, so wie weiter nach Süden. Seestrand, Buchten und Binnengewässer von Pommern und Rügen — mit einer Küste von etwa hundert Meilen Länge — so wie die Ostsee selbst, bieten eine unerschöpfliche Quelle für den Fischfang; — andererseits ist der mögliche Absatz von frischen lebendigen Seefischen längs der beabsichtigten Bahn und in Berlin, bei der möglichen Wohlfeilheit des Preises, unstreitig als ein sehr großer, stets sicherer in Anschlag zu bringen, der fast ohne Konkurrenz bleiben muß.

Drittens ist Stralsund der nächste und bequemste Landungsplatz für Reisende von Kopenhagen und von Schweden über Ystadt, und viertens giebt die Insel Rügen der Bahn einen eigenthümlichen, reizenden Endpunkt.

Detaillirte Berechnungen über den vermutheten Verkehr und die daraus entspringenden Einnahmen waren im Prospekte des Komité's aufgeführt; wir lassen, auf dieselben verweisend, nur eine Zusammenstellung über die veranschlagte Einnahme und Ausgabe folgen:

| | Preuß. Court. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Einnahme.** | | | | | | |
| I. | Güter-Transport, südwärts: | | | | | | |
| | A. Ueberseeische Waaren . . . . . . . . | 7785 | — | — | | | |
| | B. Inländische Transport-Gegenstände . . . | 244325 | — | — | | | |
| | | | | | 252110 | — | — |
| II. | Güter-Transport nordwärts . . . . . . . . | | | | 74472 | — | — |
| | Ganze Güter-Fracht, täglich 1 Zug hin und 1 Zug her . . . . . . . . . . . . | | | | 326582 | — | — |
| III. | Personen-Verkehr: täglich 1 Zug hin und 1 Zug her . . . . . . | | | | 300000 | — | — |
| | Ganze Jahres-Einnahme . | | | | 626582 | — | — |
| | **Ausgabe.** | | | | | | |
| | Mit Bezug auf den Komité-Bericht über die Berlin-Hamburger Bahn vom Dezbr. 1842 S. 16 wird auch hier angenommen, daß mit $5\frac{1}{3}$ Thlr. pro Zugmeile alle Kosten reichlich gedeckt werden können. | | | | | | |
| | Täglich 2 Züge hin, 2 her, à $28\frac{3}{4}$ Meilen, 115 Meilen, 365 Mal, sind 41975 Zugmeilen, à $5\frac{1}{3}$ Thlr. | | | | 223866 | 20 | — |
| | Jahres-Ueberschuß bleibt . | | | | 402715 | 10 | — |
| | **Das Anlage-Kapital.** | | | | | | |
| | Nach der bei der Stettiner Bahn vorliegenden Erfahrung und mit Rücksicht auf die im Allgemeinen bekannte Beschaffenheit des in Frage kommenden Terrains wird der ganze Bau veranschlagt zu Sechs Millionen Thaler, und hierauf ergiebt der ermittelte Ueberschuß demnach eine Dividende von 6,71 Prozent. | | | | | | |

Dies waren die Hauptpunkte, welche in der Druckschrift, als für die Ausführung der Bahn sprechend, hervorgehoben wurden. Sie reichten hin, um in einer Zeit, wo eine förmliche Konjunktur für Eisenbahn-Anlagen entstanden war, gehörigen Anklang hervorzurufen. Nicht der bisher erwähnte Verein allein brachte das veranschlagte Bau-Kapital von 6,000000 Thlr. in kurzer Zeit durch Zeichnungen zusammen, nein, auch zwei andere Komité's bildeten sich noch zu demselben Zweck, ladeten zu Zeichnungen ein, und erhielten auf diese Art ebenfalls das vorläufig erforderliche Bau-Kapital. An Geldmitteln, wie in früheren Zeiten, fehlte es daher nicht, sondern es kam nur darauf an, die Konzession für das Unternehmen, welche ein jedes dieser Komité's zu erwirken strebte, zu erhalten.

Diesen Bemühungen und somit dem ganzen Projekte, so wie auch noch vielen anderen zu dieser Zeit entstandenen, wurde aber durch nachfolgende Bekanntmachung des Finanz-Ministers vorläufig ein Ziel gesetzt:

Die stets wachsende Zahl und Ausdehnung der in neuerer Zeit angeregten Eisenbahn-Projekte beginnt schon jetzt nachtheilig auf Handel und Gewerbe einzuwirken, indem diesen die nöthigen Betriebs-Kapitalien entzogen werden, damit sie zum Handel mit Eisenbahn-Aktien bereit seien. Es müßten aber diese Nachtheile noch weit empfind-

Digitized by Google

licher und gewiß in manchen Fällen verderblich hervortreten, wenn neben den bereits genehmigten oder nach den Berathungen der vereinigten ständischen Ausschüsse vorzugsweise zu befördernden Eisenbahn-Anlagen auch jene Projekte alle oder großentheils gleichzeitig zur Ausführung kommen sollten, da sie nicht nur enorme Geldmittel, sondern auch größere Arbeitskräfte in Anspruch nehmen würden, als für die Gewerbe entbehrlich sind. Daher erscheint es um so nöthiger, der Verfolgung jener zahlreichen, ausgedehnten Projekte Schranken zu setzen, als dieselben vielfach zu mißbräuchlichem Treiben benutzt werden und zu immer weiterem Umsichgreifen eines verderblichen Aktienspiels Anlaß geben. Mit Allerhöchster Ermächtigung bringe ich daher hierdurch zur öffentlichen Kenntniß, daß für andere Eisenbahn-Unternehmungen, als diejenigen, welche in Folge der Berathungen der vereinigten ständischen Ausschüsse nach der Allerhöchsten Kabinets-Ordre vom 22. November 1842 (Gesetzsamml. S. 307) zur Ausführung und Beförderung bestimmt oder für deren Ausführung bereits Zusagen ertheilt sind, fürs erste und in den nächsten Jahren die Genehmigung überhaupt nicht ertheilt werden wird, so fern nicht für einzelne vorzugsweise wichtige Bahnen ganz überwiegende allgemeine Interessen eine Ausnahme nöthig erscheinen lassen. In Betreff der Aufbringung der Geldmittel für diejenigen Eisenbahn-Unternehmungen, welche überhaupt noch zur Genehmigung geeignet erscheinen möchten, werden bei Ertheilung der letzteren jedesmal die sich als angemessen ergebenden Bedingungen und Maaßgaben besonders bestimmt werden. Vorher erfolgte Aktien-Zeichnungen, wie sie in neuerer Zeit gegen ansehnliche Provision zu vielen Millionen gesammelt und zur Kreirung neuer Papiere für die Agiotage benutzt zu werden pflegen, dürfen daher eine Berücksichtigung überall nicht erwarten, worauf ich zur Warnung vor dem Ankauf von Quittungsbogen und Zusicherungsscheinen nicht konzessionirter Unternehmungen besonders aufmerksam mache.

Berlin, den 11. April 1844.

Der Finanz-Minister v. Bodelschwingh.

Dem Unwesen, welches in den Zeitungen mit den vielen Einladungen zur Theilnahme an dieser Eisenbahn getrieben wurde, setzte man wenigstens hierdurch ein Ziel; dagegen wurde eine vorläufige Besichtigung des Terrains von den Komité's eingeleitet, um sowohl das Unternehmen weiter vorzubereiten, als auch, um eine bessere Linie zu ermitteln, wie sie im vorhin erwähnten Memoire durch eine gerade angedeutet war. Die sich hierbei, als sämmtlichen Interessen am förderlichsten, herausgestellte Linie geht von Berlin auf Strelitz, Neu-Brandenburg, Treptow, Demmin, und wollen wir hiervon unter Richtung der Bahn das Nähere anführen. Außerdem haben aber noch drei andere Bahnzüge ihre Vertreter gefunden, die möglicher Weise alle zur Allerhöchsten Entscheidung kommen, nämlich:

1. Eine Linie von Stralsund über Greifswald, Anklam und Pasewalk auf Prenzlow, von wo sie auf Passow gehen und dann in die Berlin-Stettiner Eisenbahn einmünden soll.
2. Eine Bahn von Stralsund auf Jarmen, von da bis gegen die Mecklenburg-Strelitzer Grenze und dann um Mecklenburg herum auf Berlin.
3. Eine Linie von Berlin über Strelitz und Neu-Brandenburg auf Treptow, von da aber dann nicht auf Demmin, sondern auf Jarmen und so weiter auf Greifswald und Stralsund.

Gegen die erste Linie läßt sich anführen, daß in Neu-Vorpommern neun

Meilen (also beinahe auf ein Drittheil ihrer Länge, und wenn man nur bis Passow rechnen kann, beinahe auf die Hälfte) längs dem Seestrande liegen und also theils in Konkurrenz mit der Wasserstraße, theils nur auf einer Seite für Anwohner nutzbar, auf der übrigen Strecke aber bis Prenzlow ein Landstrich sich befindet, der wenig bevölkert und wenig kultivirt und der Kultur wenig fähig ist. Unmöglich kann eine solche Bahn einen den Kosten entsprechenden Vortheil gewähren, und namentlich würde Neu-Vorpommern, außer Stralsund und Greifswald, wenig gewinnen und wenig Gebrauch davon machen können.

Die zweite Linie macht, um einen uns befreundeten, nur durch Zollverhältnisse getrennten Staat nicht zu durchschneiden, einen bedeutenden Umweg, berührt dabei aber keine Orte von einiger Bedeutung und ist eben so wenig ein vorzugsweises Bedürfniß, weil die Gegenden, durch welche diese Bahn geht, schon theilweise im Berlin-Stettiner Bahngebiet liegen; daneben würde aber diese Linie für Neu-Vorpommern und den besten Theil von Alt-Vorpommern sehr wenig nützlich sein.

Die dritte Linie kann offenbar nur durch Privat-Interesse einzelner Gutsbesitzer angeregt sein; wäre es früher etwa auch von Greifswald geschehen, so denkt man dort jetzt anders darüber, seitdem man gewiß geworden ist, daß ihnen bei der vierten, näher zu beschreibenden Linie eine Zweigbahn zu Theil werden soll.

Die wahrscheinlich in Ausführung kommende Linie geht durch den blühendsten Theil von Alt- und Neu-Vorpommern, zieht außerdem einen großen Theil von Mecklenburg-Schwerin in ihr Gebiet und somit in das Preußische Interesse, ja es ist am Ende mit Sicherheit anzunehmen, daß, wenn dies Projekt bald genehmigt würde, Mecklenburg-Schwerin eine Zweigbahn von Rostock aus, statt auf die Berlin-Hamburger Eisenbahn, auf diese führen würde.

Wir wollen deshalb im Nachstehenden

a. die Richtung und Länge, so wie
b. die Beschaffenheit des Terrains

dieser Linie näher betrachten, und dabei die bis jetzt gefundenen Resultate bei den eingeleiteten Untersuchungen zum Grunde legen.

Die Chaussee nach Neu-Strelitz verbindet Berlin und Oranienburg in ziemlich gerader Linie, durchläuft jedoch ein Terrain, welches zur Anlegung einer Eisenbahn nicht günstig ist. Schon bei Dalldorf wird die Gegend sehr hügelig und behält diesen Karakter bis hinter Brückenwerder bei. Der Sandkrug bei Glienicke liegt bedeutend hoch und würde nur mit höchst ungünstigen Steigungs-Verhältnissen oder vermittelst kostspieliger Erdarbeiten zu erreichen sein. Diese Gegend muß daher vermieden werden, und es bieten sich zwei Linien für die Eisenbahn dar, die genau untersucht und verglichen werden müßten.

Die eine dieser Linien läuft bis hinter Oranienburg östlich der Chaussee, beginnt vor dem Oranienburger Thore bei Berlin nahe der Stettiner Eisenbahn, umgeht, westlich an Reinickendorf vorbei, zwischen Hermsdorf und Lübars, die Höhen bei Glienicke, erreicht, Bergfelde an der Westseite berüh-

rend, den Mühlenbecker Forst und läuft durch diesen und den Oranienburger Forst in einem günstigen Terrain bis Lehnitz, welches schon in der Havelniederung liegt. Von hier aus zieht sich die Linie zwischen der alten Havel und dem Lehnitzer See durch nach Oranienburg und überschreitet zwischen der chemischen Fabrik und der Mühlen-Anlage der Königlichen Seehandlung die Chaussee und bald darauf die Havel. An dieser Stelle zwischen der Chaussee und dem Havel-Uebergange würde sehr zweckmäßig der Bahnhof anzulegen sein.

Die andere Linie beginnt bei Berlin westlich der Chaussee, zieht sich in ziemlich gerader Richtung nach Tegel, geht südlich von Neubrück über die Havel, durchschneidet in gerader Linie den Falkenhager Forst in durchaus günstigem Terrain, überschreitet nahe der Stadt Oranienburg den Ruppiner Kanal und verbindet sich dann mit der früher bezeichneten Linie. Der Bahnhof würde nördlich vom Uebergange über den Ruppiner Kanal anzunehmen sein.

Betrachtet man beide Linien gegen einander, so hat die erstere den Vorzug einer geringeren Länge (etwa $\frac{3}{8}$ Meilen), die zweite hingegen würde weniger Terrainschwierigkeiten darbieten, die Anlage des Bahnhofes bei Berlin würde günstiger und weniger kostspielig sein; der Hauptvortheil ist jedoch die Berührung des Dorfes Tegel, welches ein sehr beliebter Vergnügungsort der Berliner ist, woraus der Gesellschaft eine bedeutende Einnahme erwachsen könnte.

Um die Mecklenburgische Grenze auf dem kürzesten Wege zu erreichen, müßte die Eisenbahnlinie über Gransee geführt werden; da das Terrain hier jedoch sehr koupirt ist, die Stadt Gransee selbst in bedeutender Höhe liegt, die bald wieder verlassen werden muß, so ist es auch, abgesehen davon, daß Zehdenick ein größerer und viel betriebsamerer Ort ist als Gransee, viel vortheilhafter, die Linie über erstere Stadt zu führen, wo die Terrainschwierigkeiten nur ganz gering sind.

Von Oranienburg aus überschreitet die Linie die Chaussee südlich von Nassenheide, geht in gerader Richtung zwischen dem Vorwerk Hertefeld und dem Liebenberger Forsthause hindurch nach Falkenthal, ersteigt von da aus durch die Zehdenicker Stadtforst die Anhöhe beim sogenannten Hammelstall und erreicht, die Stadt Zehdenick in einiger Entfernung östlich berührend, den Schmelzedamm, wo der Bahnhof für Zehdenick anzulegen wäre. Das Terrain in nächster Umgebung von Zehdenick erlaubt es nicht, den Bahnhof der Stadt näher zu bringen, welcher allerdings gegen 400 Ruthen davon entfernt bleiben würde.

Da das Dorf Mildenberg auf einer Anhöhe liegt, so muß die Linie in einiger Entfernung davon östlich geführt werden, von wo sie dann ohne Schwierigkeit in gerader Richtung bei Alt-Tornow das Mecklenburgische Gebiet erreichen kann. Von hier aus erhebt sich das Terrain bedeutend und so unmittelbar, daß man gezwungen ist, die Linie in den sich darbietenden Thälern fortzuführen, wodurch dieselbe jedoch bedeutend von der geraden Richtung abweicht. Gleich hinter Tornow geht sie fast in einem rechten Winkel

nach Westen bis zu zwei kleinen Seen, wendet sich dann nördlich, immer das Thal verfolgend, nach Blumenow, nimmt von hier aus die Richtung gegen den Kreuzkrug und gelangt darauf durch ein ziemlich enges Thal abermals in die Havelniederung, geht in derselben, und zwar auf Preußischem Gebiet, ohne Schwierigkeiten westlich bei Zotzen vorbei bis gegen den Theerofen von Stolpsee und erreicht, längs dem Ufer desselben sich hinziehend, die Stadt Fürstenberg. Der Bahnhof würde hier auf Mecklenburgischem Territorium westlich der Stadt anzulegen sein; doch wäre es auch mit keinen Schwierigkeiten verbunden, denselben auf Preußischem Gebiet beim Vorwerke Ravensbrück anzunehmen, in welchem Fall die Havel vor der Einmündung in den Stolpsee überbrückt werden müßte.

Von Fürstenberg aus läuft die Linie unweit der Chaussee in gerader Richtung durch die sogenannte Sprenkelhaide, betritt dann wiederum das Mecklenburgische Gebiet und zieht sich westlich hart an Alt-Strelitz vorbei nach Neu-Strelitz, wo der Bahnhof an der Ostseite der Stadt angelegt werden muß, da im Westen der Zierker-See die Stadt nahe begrenzt. Das Terrain zwischen Neu-Strelitz und Neu-Brandenburg ist unstreitig das ungünstigste auf der ganzen Strecke zwischen Berlin und Stralsund. Die neu angelegte Chaussee zeigt dies zur Genüge; doch wird es wohl möglich sein, für die Eisenbahn ein günstigeres aufzufinden.

Oestlich der Chaussee erheben sich jedoch die Anhöhen immer mehr, und man ist gezwungen, die Eisenbahn westlich der Chaussee fortzuführen. Am zweckmäßigsten scheint es, die Linie dem Liepfer- und Tollense-See möglichst nahe zu bringen, da hier die Höhen sämmtlich auslaufen, immer wird jedoch die Linie sehr gebrochen werden und nicht immer wird es möglich sein, die Kurven mit genügend großen Radien zu beschreiben und Contre-Kurven zu vermeiden. Um das tief liegende Tollensethal zu umgehen, muß die Linie vor Neu-Brandenburg die Chaussee passiren, so daß der Bahnhof östlich der Stadt zu liegen kommt.

Von Neu-Brandenburg hält sich die Linie immer längs den Höhen des Tollensethales hin, da das Thal selbst aus sehr moorigen Wiesen besteht, durch die der Eisenbahndamm nur mit großen Kosten durchgeführt werden könnte. — Hinter dem Dorfe Neddemin überschreitet die Linie den Landgraben, der die Grenze zwischen Mecklenburg und Preußen bildet, und zieht sich gegen Treptow, wo in geringer Entfernung östlich der Stadt der Bahnhof angelegt werden kann. Unterhalb dem Dorfe Klatzow, wo das Tollensethal nur schmal ist, wird am zweckmäßigsten die Tollense überbrückt; von hier zieht sich die Linie die Höhe hinauf nach Rosemarsow, und geht dann in gerader Linie über Seltz, Hohen-Brünzow, Utzedel, zwischen Zachariae und dem Demminer Vorwerke hindurch nach Demmin, nachdem sie die Tollense in der Gegend der alten Schanze zum zweiten Male überschritten hat. Da die Sandberge auf dem rechten Tollense-Ufer und der Windmühlenberg zunächst Demmin eine ziemlich bedeutende Höhe haben, so muß die Linie theilweise durch die Vorstadt geführt werden, wodurch der Vortheil entsteht, daß der Bahnhof der Stadt möglichst nahe gerückt wird. Ungefähr 300 Ruthen

unterhalb des Meyenkrebses wird die Peene überbrückt, von hier geht die Linie hart an den Dörfern Randow und Rustow (an der Westseite) vorbei nach Loitz, welches gegen 400 Ruthen in gerader Richtung von der Bahn entfernt bleibt. Von Loitz führt eine gerade Linie über Nielitz und Boltenhagen nach Grimmen, wo der Bahnhof östlich zwischen Stadt und Vorstadt angelegt werden muß, indem die Höhe des Schloßmühlenberges es nicht erlaubt, mehr östlich zu gehen, westlich der Stadt hingegen das Trebelthal so morastig ist, daß es kaum die Anlage eines Eisenbahndammes, geschweige denn eines Bahnhofes, gestattet.

Von hier geht die Linie in gerader Richtung über Lehmhagen, Glashagen und Elmenhorst nach der östlichen Spitze des Krummenhagener See's und erreicht, zwischen Voigdthagen und Groß-Lüdershagen hindurch gehend, die Stadt Stralsund, deren Bahnhof am besten zwischen der Franken-Vorstadt und der Stadt selbst anzulegen wäre, indem von da eine unmittelbare Verbindung mit dem Hafen erreicht werden könnte.

Um die Stadt Greifswald mit der Bahn zu verbinden, bietet sich die Lage der Stadt Grimmen und das zwischen beiden liegende Terrain als sehr günstig dar. Die Linie würde mit einer Kurve den Bahnhof bei Grimmen verlassen, den Schloßmühlenberg im Süden umgehen und von hier aus in ziemlich gerader Richtung über Neuendorff und Levenhagen das Thal des Ryckgrabens erreichen und in demselben ohne Schwierigkeiten bis Greifswald fortlaufen. Dagegen würde eine unmittelbare Verbindung zwischen Stralsund und Greifswald nur mit großen Kosten herzustellen sein, indem ein sehr bedeutender Höhenzug sich längs dem Ufer der Ostsee hinzieht, den man von Stralsund aus bis gegen Kirchdorff (fast $\frac{2}{3}$ der ganzen Strecke) durchschneiden müßte. Wollte man diese Schwierigkeiten umgehen, so wäre man gezwungen, das Ryckgrabenthal bis hinter Segebadenhau zu benutzen und von hier nordwärts die Stadt Stralsund zu gewinnen suchen, welche Linie jedoch eine unverhältnißmäßige Länge erhalten würde.

Die Entfernungen der einzelnen Orte von einander, nach den projektirten Linien gemessen, betragen:

| | | |
|---|---|---|
| Von | Berlin über Lehnitz nach Oranienburg . . . . . | $4\frac{1}{4}$ Meilen. |
| „ | Oranienburg nach Zehdenick . . . . . . . . | $3\frac{1}{8}$ „ |
| „ | Zehdenick nach Fürstenberg . . . . . . . | $3\frac{3}{8}$ „ |
| „ | Fürstenberg nach Neu-Strelitz . . . . . . . | $2\frac{5}{8}$ „ |
| „ | Neu-Strelitz nach Neu-Brandenburg . . . . . | $3\frac{3}{4}$ „ |
| „ | Neu-Brandenburg nach Treptow . . . . . . | 2 „ |
| „ | Treptow nach Demmin . . . . . . . . . | $3\frac{3}{4}$ „ |
| „ | Demmin nach Loitz . . . . . . . . . . | $1\frac{3}{4}$ „ |
| „ | Loitz nach Grimmen . . . . . . . . . . | 2 „ |
| „ | Grimmen nach Stralsund . . . . . . . . . | $2\frac{7}{8}$ „ |
| | | $29\frac{1}{2}$ Meilen. |

Die Linie von Berlin über Tegel nach Oranienburg würde $\frac{3}{4}$ Meilen länger sein, mithin die ganze Strecke $29\frac{7}{8}$ Meilen betragen. Da bei der speziellen Bearbeitung sich wahrscheinlich noch einige Kurven mehr ergeben

möchten, so wird der Sicherheit wegen die Länge zu 30 Meilen angenommen. Die Entfernung zwischen Grimmen und Greifswald wird nicht mehr als 3 Meilen betragen.

Angenommen, daß das Maximum der Steigung 1:300 sei, daß der kleinste Radius der Kurven 300 Ruthen betrage, so läßt sich mit ziemlicher Bestimmtheit schließen, daß die Erdarbeiten im Durchschnitt nicht sehr bedeutend sein können. Die Bahn hat den Vorzug nur ganz unbedeutende Wasserscheiden und gegen das angrenzende Terrain hochliegende Flußthäler übersetzen zu müssen; das Terrain ist allerdings fast nirgends ganz eben, aber die Anhöhen sind nur kurz und wechseln mit Thälern von geringer Ausdehnung. Ein solches Terrain ist für Anlage einer Eisenbahn bei weitem nicht so kostspielig, als wenn lange Erhebungen durchschnitten und weite Thäler überdammt werden müssen, da der weite Transport des Erdmaterials höchst kostspielige und zeitraubende Vorkehrungen erfordert.

Man kann mit Bezug auf die Beschaffenheit der Erdarbeiten das Terrain der ganzen Strecke in 4 Klassen eintheilen, so weit sich nämlich durch eine flüchtige Bereisung der Linie darüber urtheilen läßt.

I. Klasse. Schwieriges Terrain.

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Strecke von Alt-Tarnow bis gegen Bredereich . . | 1¼ Meile. |
| 2. | „ zwischen Neu-Strelitz und Neu-Brandenburg | 3¾ „ |
| 3. | „ von Groß-Lüdershagen bis vor Stralsund . | ½ „ |
| | | 5½ Meile. |

II. Klasse. Koupirtes Terrain.

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Strecke zwischen Dalldorf und Birkenwerder . . . | 2 Meilen. |
| 2. | „ zunächst Zehdenick . . . . . . . . . . | ½ „ |
| 3. | „ zwischen Fürstenberg und Alt-Strelitz . . . | 2 „ |
| 4. | „ „ Neu-Brandenburg und Treptow . | 2 „ |
| 5. | „ „ Treptow und Demmin . . . . . | 2¾ „ |
| | | 9¼ Meilen. |

III. Klasse. Ziemlich günstiges Terrain.

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Strecke zwischen Berlin und Oranienburg . . . . | 2½ Meilen. |
| 2. | „ „ Zotzen und Fürstenberg . . . . . | 1¾ „ |
| 3. | „ „ Alt- und Neu-Strelitz . . . . | ¾ „ |
| 4. | „ „ Demmin und Stralsund . . . . | 6¼ „ |
| | | 11¼ Meilen. |

IV. Klasse. Günstiges Terrain.

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Strecke zwischen Oranienburg und Zehdenick . . . | 2¼ Meilen. |
| 2. | „ „ Zehdenick und Fürstenberg . . . . | 1¾ „ |
| | | 4 Meilen. |

Nimmt man an, daß der Unterbau nur für ein Geleise hergestellt wird, die Kronenbreite 14′ beträgt und die Böschungen durchgängig 1½füßig angelegt werden, so würden die Erdarbeiten, inkl. Stampfen, Befestigung der Böschungen, Baugeräthe, ungefähr kosten:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| I. | $5\frac{1}{2}$ Meilen | à 40000 Thlr. | 220000 Thlr. |
| II. | $9\frac{1}{4}$ „ | à 30000 „ | 277500 „ |
| III. | $11\frac{1}{4}$ „ | à 20000 „ | 225000 „ |
| IV. | 4 „ | à 16000 „ | 64000 „ |
| | 30 Meilen | | 786500 Thlr. |

mithin würden die Kosten der Erdarbeiten im Durchschnitt pro Meile etwa in runder Summe 26000 Thlr. betragen.

Die Brückenbauten sind für die beträchtliche Länge der Bahn nur unbedeutend. Die 5 Hauptbrücken sind: zwei für die Havel bei Oranienburg und Fürstenberg, zwei für die Tollense bei Treptow und bei Demmin und eine für die Peene gleichfalls bei Demmin. Alle 3 Flüsse haben keine bedeutende Breite, ihr Gefälle ist sehr unbedeutend, mithin der Unterschied zwischen Hoch- und Mittelwasser gering, der Eisgang derselben durchaus gefahrlos. Die Flußbette liegen nicht tief unter dem angrenzenden Terrain, sind nicht sehr breit, mithin werden die Brücken alle nur niedrig und von keiner bedeutenden Länge; der Grund und Boden besteht aus scharfkörnigem Sande, so daß die Fundamente ohne Roste in geringer Tiefe auszuführen sind. Was das Material zu den Brücken ꝛc. anbelangt, so ist die Lage der Bahn hierin gleichfalls sehr begünstigt; fast der ganze Strich von Berlin bis Stralsund ist mit Granitgeschieben von vorzüglicher Güte und Größe besä't, deren Preis ganz unbedeutend ist, ferner liegen nahe der Bahn viel Ziegelbrennereien, die ein vorzügliches Material liefern, welches wegen des geringen Transportes bis zur Bahn mit geringen Kosten zu beschaffen sein wird.

Aus demselben Grunde werden die Bahnhofsbauten billig herzustellen sein; eben so wird das Fundament für den Oberbau sehr wenig kosten, da in den Einschnitten und den Ausgrabestellen fast der ganze Bedarf gewonnen werden möchte.

Mit Bezugnahme auf alles früher Gesagte werden sich

### e. Die Anlagekosten

einer Meile einer einspurigen Eisenbahn zwischen Berlin und Stralsund folgender Gestalt feststellen lassen:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1. | Technische Vorarbeiten . . . . . . . . . . . | 1000 | Thlr. |
| 2. | Direktions- und Bauführungskosten . . . . . . | 6000 | „ |
| 3. | Grund- und Nutzungsentschädigung . . . . . . | 15000 | „ |
| 4. | Erdarbeiten . . . . . . . . . . . . . . . | 26000 | „ |
| 5. | Brücken, Durchlässe und Viadukte . . . . . . | 10000 | „ |
| 6. | Wegeübergänge, Telegraphen . . . . . . . . | 1000 | „ |
| 7. | Einfriedigung der Bahn . . . . . . . . . . | 400 | „ |
| 8. | Oberbau . . . . . . . . . . . . . . . . | 56000 | „ |
| 9. | Bahnhöfe, Wachthütten . . . . . . . . . . | 20000 | „ |
| 10. | Transportmittel . . . . . . . . . . . . | 20000 | „ |
| 11. | Insgemein, unvorhergesehene Fälle . . . . . . | 3600 | „ |
| 12. | Zinsen des Anlagekapitals . . . . . . . . . | 8000 | „ |
| | | 167000 | Thlr. |

| | |
|---|---|
| mithin für 30 Meilen . . . . . . . . . . . . . . | 5,010000 Thlr. |
| Hierzu ein zweites Geleis für die Strecke zwischen Neu-Strelitz und Neu-Brandenburg auf $3\frac{3}{4}$ Meilen à 74000 Thlr. . . . . . . . . . . . . . | 277500 „ |
| Zusammen | 5,287500 Thlr. |
| Die Strecke von Grimmen bis Greifswald bietet wenig Schwierigkeiten dar und wird hier pro Meile 160000 Thlr. angenommen, so macht dies für 3 Meilen . . . . . . . . . . . . . . . . | 480000 „ |
| Summa | 5,767500 Thlr. |

Zu bemerken ist schließlich, daß der Preis der Grundentschädigungen für eine einspurige Bahn mit 15000 Thlr. allerdings etwas hoch ist, es muß jedoch berücksichtigt werden, daß im Ganzen das durchschnittene Terrain von vorzüglicher Beschaffenheit ist; auch kann wohl nicht mit Gewißheit angenommen werden, daß Mecklenburg ein Expropriationsgesetz erlassen wird, wodurch die dortige Landerwerbung leicht sehr kostspielig werden dürfte. Sollten hingegen die von der Bahn berührten Städte das Terrain zu den Bahnhöfen und der Bahn unentgeltlich oder wenigstens zu einem niedrigen Preise hergeben, so würde sich diese Summe bedeutend ermäßigen. Der Oberbau ist ganz wie bei der Stettiner Bahn angenommen worden; die nöthigen Ausweichungen und doppelten Geleise bei den Bahnhöfen sind mit in Rechnung gebracht. — Die Kosten für die Bahnhöfe sind jedenfalls hinreichend, da der Hauptpunkt hierbei, die Maurermaterialien, für geringen Preis zu beschaffen sein werden. — Die Transportmittel sind vielleicht etwas zu niedrig angenommen; es wird jedoch vorausgesetzt, daß der Betrieb, besonders für den Personen-Verkehr, nicht so bedeutend als auf einigen anderen Bahnen sein wird. Auch ist durch die Erfahrung genügend bekannt, daß lange Bahnstrecken gegen kürzere hinsichtlich der Betriebsmittel sich in bedeutendem Vortheil befinden.

### 4. Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

#### a. Geschichte der Bahn.

Wir wollen davon das Wichtigste aus den Berichten entnehmen, welche unter dem 10. Dezember 1836 und 14. Juni 1838 von dem Komité und ferner am 16. April 1842, so wie am 15. Jan. 1844 von dem Direktorium der Gesellschaft an die Aktien-Gesellschaft erstattet sind.

Bereits im Mai 1836 trat in Berlin ein Komité zur Bildung einer Aktien-Gesellschaft mit dem Zwecke zusammen:

„eine Eisenbahn-Verbindung Berlins mit Leipzig und Dresden herzustellen."

Zu diesem Unternehmen wurde die Erbauung einer von dem Endpunkte der Berlin-Potsdamer Eisenbahn bei Potsdam ausgehenden und bis zur Elbe bei Riesa, zum Anschlusse an die damals bereits im Bau begriffene Leipzig-Dresdener Eisenbahn, fortzuführenden Eisenbahn vorgeschlagen.

Digitized by Google

Schon am 21. Mai 1836 erfolgte die zur Bildung einer solchen Aktien-Gesellschaft beantragte Genehmigung der Behörde; bis Ende Juni d. J. war das zu diesem Unternehmen vorläufig veranschlagte Kapital von $2\frac{1}{2}$ Million Thaler gezeichnet; im September wurde mit der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Gesellschaft ein Abschluß-Vertrag gemacht und im Dezember die erste Einzahlung von 10 Prozent ausgeschrieben, welche prompt und vollständig einging.

Dieser erste Plan, die Bahn von Potsdam aus fortzuführen, scheiterte jedoch an den großen Schwierigkeiten, die Interessen und Bedürfnisse zweier Gesellschaften zu vereinigen. Der damalige technische Dirigent der Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft, Geheime Ober-Baurath Crelle, gab selbst unterm 5. Oktober 1836 ein Gutachten dahin ab, daß die gleichzeitige Benutzung der Bahn durch zwei Gesellschaften unausführbar sei, indem entweder das Interesse der einen oder der andern dadurch verhältnißmäßig leiden müsse.

Hauptgründe waren außerdem:

1. daß die Lage und Beschaffenheit des Bahnhofes der Berlin-Potsdamer Eisenbahn dessen gemeinschaftliche Benutzung unthunlich machte, auch Terrain daneben nicht zu erlangen war;
2. daß die Berlin-Sächsische oder Berlin-Anhaltische Eisenbahn, der Terrain-Schwierigkeiten wegen, die Berlin-Potsdamer Eisenbahn schon vor deren Ende (bei Kohlhasenbrück) hätte verlassen müssen, dort also auch ein eigener Bahnhof nöthig gewesen wäre;
3. daß die Art der Konstruktion der Berlin-Potsdamer Eisenbahn (welche vorzugsweise nur auf den Personen-Verkehr berechnet ist) den Transport der schweren Güterzüge ohne bedeutenden Nachtheil nicht gestattet hätte;
4. daß jedenfalls auf der Berlin-Potsdamer Eisenbahn sofort ein zweites Geleise hätte gelegt werden müssen, welches auf Kosten der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft zu bewirken gewesen wäre;
5. daß, ungeachtet die kürzere Linie über Potsdam geht, diese doch deshalb nicht benutzt werden könnte, weil es unthunlich gefunden wurde, aus dem Kessel, in welchem Potsdam liegt, in der Richtung nach Dessau heraus zu kommen.

Auf diese Gründe fußend, stellte die Gesellschaft unterm 17. Januar 1837 in einem ausführlich motivirten Schreiben an den Staats-Minister Rother das Gesuch, die Genehmigung zum Bau der Bahn von Potsdam nach Riesa, in die Verwandlung zu einer von Berlin unmittelbar nach Riesa beim Könige beantragen zu wollen.

Unterm 6. März 1837 wurde dem Komité von der betreffenden Staatsbehörde eröffnet, daß seinem ferneren Antrage:

> die gedachte Bahn unmittelbar von Berlin aus bis zu dem an der Sächsischen Grenze belegenen Dorfe Nieska (das ist der Anschluß an Riesa) führen zu dürfen,

die Allerhöchste Genehmigung ertheilt worden. Hierauf wurden noch in demselben Monate über in England zu verfertigende Lokomotive und Schienen

Verträge geschlossen, auch die Einleitung zur Erwerbung derjenigen Berliner Grundstücke getroffen, welche zur Eröffnung eines neuen Ausgangs durch die Stadtmauer und Anlage des Bahnhofes erforderlich waren. Mit einem Theile der Grund-Eigenthümer an der projektirten Bahnlinie wurden vorläufige Unterhandlungen getroffen, um der Gesellschaft das nöthige Terrain bis dahin zu sichern, wo das entworfene Gesellschafts-Statut, welches am 22. April 1837 der Behörde eingereicht war, genehmigt sein würde.

Diese Genehmigung ging jedoch in den nächsten 10 Monaten nicht ein.

Da sich inzwischen vielfältig beunruhigende Gerüchte verbreitet hatten, daß die Ausführung der projektirten Bahn Seitens der Staatsbehörde Anstand finde, so hatte das Komité schon im Mai 1837 Vorschläge zu einer Seitenbahn von Jüterbogk aus über Köthen nach Magdeburg und im November zur Bildung einer Gesellschaft Behufs einer direkten Bahn nach Magdeburg gemacht. Das letztere Anerbieten geschah mit folgenden Worten:

> „Wir würden, wenn eine solche Bahn (von Berlin direkt nach Magdeburg) als im Interesse des Staats liegend, anerkannt und der Bau derselben nicht etwa vom Staate selbst übernommen werden sollte, kein Bedenken tragen, den Versuch zu machen, eine Aktien-Gesellschaft zu diesem Zwecke zu bilden."

Auf beide Vorschläge blieb jedoch das Komité ohne allen Bescheid, bis ihm unterm 1. März 1838 eröffnet wurde:

> daß sich die Interessenten keine Rechnung auf Ertheilung einer definitiven Konzession zur Anlage einer Eisenbahn nach Riesa zu machen hätten, indem vorgezogen sei, eine Eisenbahn-Verbindung Berlins mit der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn hergestellt zu sehen, weshalb ihnen anheimgegeben werde, das Unternehmen auf die Ausführung der letztgedachten Eisenbahn zu richten, die von Seiten des Staats begünstigt werden würde.

Das Komité suchte nun neue Auswege und brachte unter Anderem die Bahnrichtung über Luckenwalde und Dessau nach Köthen in Vorschlag, zum Anschluß an die Magdeburg-Halle-Leipziger Eisenbahn, welche Linie Behufs Anlage einer Zweigbahn bereits untersucht war. Es wurde hierbei nicht verkannt, daß eine Verbindung Berlins mit der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn, durch eine Eisenbahn nach Köthen, den Unternehmern derselben ungefähr gleiche Vortheile verspreche, als die früher projektirte Verbindung mit der Leipzig-Dresdener Eisenbahn auf Riesa, indem der Verkehr mit und über Leipzig auch auf diesem Wege erhalten, und für den, doch nur theilweise, eintretenden Verlust des im Sommer lebhaften Personen-Verkehrs mit Dresden, der im Ganzen unstreitig wichtigere Personen- und Waaren-Verkehr mit Magdeburg gewonnen würde, nicht zu gedenken, daß, wenn der lebhafte Wunsch der Staatsbehörden, von Halle oder Magdeburg aus eine Eisenbahn-Verbindung nach den westlichen Provinzen des Preußischen Staats hergestellt zu sehen, zur Ausführung gelange, jene veränderte Bahnlinie noch ganz besondere Vortheile in Aussicht stelle. —

Da durch diese Bahnrichtung zugleich eine Vermittelung der Absichten

der Staatsverwaltung mit den Interessen der Aktien-Gesellschaft erreicht wurde, auch die Herzogl. Anhaltischen Behörden bedeutende Unterstützungen zugesagt hatten, so erklärte sich die Gesellschaft für den Fall:

daß die definitive Konzession zur Ausführung der Eisenbahn nach Riesa nicht zu erlangen sei,

bereit, das frühere Unternehmen auf die Erbauung einer Eisenbahn in der veränderten Bahnlinie zu übertragen, wofern auch hierbei der unmittelbare Ausgang aus Berlin und die Benutzung der früher projektirten Bahnlinie bis Luckenwalde gesichert bliebe. Diese Rücksichten fanden auch die geeignete Anerkennung, denn unterm 4. Juni 1838 erklärte der Finanz-Minister, daß des Königs Majestät den Bau einer Eisenbahn, welche

unmittelbar von Berlin ausgehe und über Luckenwalde nach Köthen geführt werde,

genehmigt habe.

Durch die Wahl der neuen Richtung wurde ein Abkommen mit den Aktionären der Berlin-Sächsischen Eisenbahn erforderlich, weshalb denselben freigestellt wurde,

entweder den geleisteten Einschuß von 10 Prozent ohne Abzug zurück zu empfangen,

oder sich zur Theilnahme auch an dem neuen Unternehmen bereit zu erklären.

Von den zur Riesaer Bahn gezeichneten 12500 Stück Aktien (à 200 Thlr.)

| | |
|---|---|
| schieden aus . . . . . . . . . . . . | 7861 " |
| Zur neuen Bahn wurden umgeschrieben . | 4639 Stück |
| und von neuen Aktionärs gezeichnet . . | 10361 " |
| Summa . | 15000 Stück. |

Allein hiermit war diese Angelegenheit wider Verhoffen noch keineswegs erledigt, denn ein großer Theil der ersten Zeichner auf die Berlin-Riesaer Bahn hatte seine Aktien über pari verkauft, die Käufer hielten in Folge der Bahn-Veränderung sich nicht mehr gebunden und forderten ihr Geld zurück; jedoch wurde der größte Theil der desfallsigen Prozesse in zweiter Instanz zum Nachtheil der Kläger entschieden.

Endlich, am 16. Juni 1839, wurde das in der General-Versammlung vom 3. April 1839 angenommene Statut der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft durch die Gesetzsammlung veröffentlicht, woraus namentlich zu ersehen, daß zur Ausführung des Baues und zur Anschaffung der ersten Transportmittel ein Kapital von 3 Millionen Thlr. Pr. Kourant für ausreichend erachtet wird; 2,600000 Thlr. werden davon durch Aktien à 200 Thlr. zusammengebracht und 400000 Thlr. giebt das Königliche Seehandlungs-Institut her.

Sollte diese Summe dem Bedürfniß nicht entsprechen, so darf die Gesellschaft noch eine halbe Million entweder durch Anleihe oder durch 2500 neue Aktien aufbringen. — Wenn das Darlehn beliebt wird, so will die Seehandlung den fehlenden Betrag bis zum Maximum von 500000 Thlr. ent-

weder selbst als Darlehn, unter gleichen Bedingungen, wie die bereits zugesicherten 400000 Thlr., hergeben oder sich gefallen lassen, daß dieses Darlehn zu gleichen Rechten mit den von ihr dargeliehenen 400000 Thlr. durch die Gesellschaft anderweitig aufgenommen werde.

Was die mehrerwähnten 400000 Thlr. betrifft, welche die Königl. Seehandlung (außer den bereits von ihr gezeichneten 5000 Stück Aktien) hergeben will, so bleibt der Seehandlung bis zum 1. Juli 1840 das Recht vorbehalten, ob sie diese Summe als Darlehn zu 4 Prozent zahlen, oder dafür noch 2000 Stück Aktien zu 200 Thlr. übernehmen will. Sollte das Darlehn beliebt werden, so darf bei richtiger Zinszahlung das Kapital vor dem 1. Juli 1850 nicht gekündigt werden.

Die durch Veränderung und Verlängerung der Bahnlinie bedingten Vermessungen, Terrain-Erwerbungen und sonstigen Vorarbeiten wurden so thätig betrieben, daß im Frühjahr 1839 die Erdarbeiten beginnen konnten.

Am 16. März 1840 hielt die Gesellschaft eine zweite ordentliche General-Versammlung, worin namentlich die Genehmigung zur Ausgabe von 1 Million Prioritäts-Aktien ertheilt wurde, während die am 28. Oktober 1840 zusammengetretene außerordentliche General-Versammlung den dadurch nothwendig gewordenen Zusatz zum Statute bestätigte.

Eine Vergrößerung des Fonds um fernere 500000 Thlr. zur Deckung des Defizits und Vermehrung der Transportmittel wurde in der ordentlichen General-Versammlung am 29. Oktober 1841 und in der außerordentlichen General-Versammlung am 10. Dezember 1841 beschlossen.

Während dieser Zeit wurden mit der größten Thätigkeit die Arbeiten fortgesetzt und es konnte bereits die Bahnstrecke

zwischen Köthen und Dessau am 1. September 1840,
" Berlin und Jüterbogk am 18. August 1841,
" Koswig und Wittenberg am 28. August 1841,
und die ganze Bahn am 10. September 1841

dem Verkehr eröffnet werden.

Im gegenwärtigen Augenblicke (Mai 1844) finden zwischen den Staatsbehörden und der Direktion der Gesellschaft Unterhandlungen hinsichtlich des etwaigen künftigen Baues einer Eisenbahn von Jüterbogk nach Riesa, im Anschluß an die Leipzig-Dresdener Eisenbahn, Statt, von deren Ausgang der obige Bahnbau überhaupt, so wie die näheren Modalitäten abhängig sind. Ein Weiteres kann daher zur Zeit noch nicht darüber mitgetheilt werden.

b. Richtung der Bahn, Bahnhöfe, Bahnlänge.

Die Bahn beginnt bei dem neu angelegten Anhaltischen Thore vor Berlin, übersteigt in der Gegend von Lankwitz den daselbst befindlichen Höhenzug, führt sodann bei Giesendorf, Groß-Beeren, Damsdorf und Ludwigsfelde nach Trebbin, von hier aus durch die Trebbiner Haide bei Woltersdorf vorbei nach Luckenwalde. Von Luckenwalde führt die Linie größtentheils durch die

Königl. Zinna'sche Forst in beinahe gerader Linie, bei den Dörfern Dennewitz und Mölnsdorf vorbei nach Zahna. — Das Terrain zwischen Zahna und Wittenberg ist im Ganzen wellenförmig und erfordert einige jedoch nicht bedeutende Auf- und Abträge, wogegen die Strecke zwischen Wittenberg, Koswig und Roslau zwar auch etwas koupirt und von mehreren Wasserläufen durchschnitten, jedoch den Ueberschwemmungen der Elbe unzugänglich ist. — Bei Roslau wendet sich die Bahn nach der erst vor einigen Jahren erbauten Elbbrücke, deren Benutzung gegen Brückzoll und Beitrag zu den Unterhaltungskosten eine sehr wesentliche Begünstigung der Herzogl. Dessauischen Regierung ist, durchschneidet dann das vereinigte Elb- und Muldethal und läuft an Dessau hin nach Köthen, wo sie in die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn mündet.

Die Berlin-Anhaltische Eisenbahn hat eine Länge von 40108 Ruthen oder $20\frac{1}{5}$ Meile, und besitzt folgende Bahnhöfe und Anhalteplätze:

Berlin bis

| | | |
|---|---|---|
| Groß-Beeren | $2\frac{1}{2}$ | Meile, |
| Ludwigsfelde | $3\frac{1}{4}$ | " |
| Trebbin | $4\frac{1}{2}$ | " |
| Luckenwalde | $6\frac{1}{2}$ | " |
| Jüterbogk | $8\frac{1}{4}$ | " |
| Zahna | 11 | " |
| Wittenberg | $12\frac{3}{4}$ | Meilen, |
| Koswig | $14\frac{1}{4}$ | Meile, |
| Roslau | $16\frac{1}{2}$ | " |
| Dessau | $17\frac{1}{4}$ | " |
| Köthen | $20\frac{1}{5}$ | " |

Von Berlin nach Halle sind . 25 Meilen,
" " Magdeburg sind 27 "
" " Leipzig " 29 "

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

Der erste Anschlag nahm als Maximum dieser Kosten die Summe von 3,500000 Thlr. an; der Geschäftsbericht für das Jahr 1839 berechnete dafür 3,586000 Thlr. Bis Ende August 1841 waren bereits 3,800000 Thlr. ausgegeben, außerdem 320000 Thlr. Passiva vorhanden und noch 110000 Thlr. (für Vollendung des Bahnhofes in Berlin, der Güterschuppen, Wasserstationen, Feuer-Entschädigung der Bahn-Anlieger u. s. w.) erforderlich. — Nach dem Bau-Berichte vom 16. April 1842 waren auf die Bahn-Anlage bis März desselben Jahres verwendet 4,442941 Thlr. 25 Sgr. 9 Pf., welche sich wie nachstehend vertheilten:

| | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **I. Technische Vorarbeiten.** | | | | | | |
| Unkosten für Ermittelung der Frequenz in Potsdam u. Treuenbriezen vom Monat September 1836 bis März 1838. . . . . . . . . . . . . . . . | 1365 | — | — | | | |
| Vermessungs- und Nivellementskosten . . . . . . | 25772 | 28 | 10 | | | |
| Hiervon sind auf das aufgegebene Riesa-Bauprojekt zu rechnen . . . . 8872 Thlr. 20 Sgr. | | | | 27137 | 28 | 10 |
| **II. Grunderwerb auf der Bahnlinie** . . | — | — | — | 289455 | 23 | 5 |
| **III. Geräthschaften** . . . . . . . . . . | — | — | — | 52489 | 21 | 6 |
| **IV. Erdarbeiten** . . . . . . . . . . | — | — | — | 701660 | 11 | — |
| **V. Wegeübergänge** . . . . . . . . . | — | — | — | 72366 | 29 | 2 |
| **VI. Brücken und Durchlässe** . . . . . . | — | — | — | 354549 | 14 | 2 |
| **VII. A. Gebäude auf der Bahn** . . . . . | — | — | — | 173042 | 17 | 1 |
| Hiervon kommen auf das Riesa-Projekt 234 Thlr. 13 Sgr. 6 Pf. | | | | | | |
| **B. Berliner Bahnhof.** | | | | | | |
| Erwerb der Grundstücke. | | | | | | |
| a) In der Stadt . . . . . . . . . . . | 65217 | 12 | 3 | | | |
| b) Vor dem Thore . . . . . . . . . . . | 78860 | 1 | 3 | | | |
| c) Ablösung von Reallasten, Hypotheken- und Gerichtskosten, Maklergebühren, Entschädigung für Benutzung von Grund zum Abgraben der Erde | 7384 | 14 | 11 | | | |
| | | | | 151461 | 28 | 5 |
| Erdarbeiten: | | | | | | |
| Aufhöhung des Terrains in der Stadt und auf dem Bahnhofe, Dammschüttung und Chaussirung der Straße in der Richtung nach Schöneberg . . . | — | — | — | 50213 | 7 | 7 |
| Gebäude: | | | | | | |
| 1) Das Versammlungsgebäude mit Flügel . . . | 64652 | 3 | 6 | | | |
| 2) Die beiden Hallen. . . . . . . . . . . | 13484 | 19 | 8 | | | |
| 3) Der Personenwagen-Schuppen . . . . . . | 5852 | 13 | 1 | | | |
| 4) Die beiden Güter-Magazine . . . . . . . | 24646 | 4 | 8 | | | |
| 5) Das Schmiede- und Werkstättengebäude . . . | 28647 | 28 | 4 | | | |
| 6) Der Lokomotiveschuppen und die Coaksniederlage | 17182 | 17 | 5 | | | |
| 7) Die Coaksöfen . . . . . . . . . . . | 7187 | 27 | 7 | | | |
| 8) Das Passagier-Päckereigebäude . . . . . . | 1034 | 26 | 4 | | | |
| 9) Die Retirade am Halteplatz . . . . . . . | 166 | 9 | 7 | | | |
| 10) Das Wohngebäude am Thorplatz . . . . . | 42319 | 6 | — | | | |
| 11) Die Thoranlage mit Wacht- und Steuergebäude | 21714 | — | — | | | |
| 12) Die Gartenmauer am Park des Prinzen Albrecht | 4111 | 23 | 10 | | | |
| | | | | 231000 | — | — |
| Verschiedene Baukosten: | | | | | | |
| 1) Steinsetzer-Arbeiten, als: Pflasterung der Straßen, des Thorplatzes, des Halteplatzes, Trottoirs u. s. w. . . . . . . . . . . . . . . | 20953 | 21 | 10 | | | |
| 2) Einfriedigung des Bahnhofs, Barrieren, Interimsbrücken, Schuppen, Rampen für Equipagen | 8547 | 1 | — | | | |
| Latus . | 29500 | 22 | 10 | 2,103378 | 1 | 2 |

| | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Transport . | 29500 | 22 | 10 | 2,103378 | 1 | 2 |
| 3) Drehscheiben, Schlitten, versenkte Geleise und Kanäle . . . . . . . . . . . . . . . . | 4768 | 18 | 6 | | | |
| 4) Oberbau, Ausweichungen, Ausrücker u. s. w. . . | 7215 | 17 | 9 | | | |
| 5) Einrichtungen zur Gaserleuchtung, Laternenständer u. s. w. . . . . . . . . . . . . . . . | 2569 | 26 | 6 | | | |
| 6) Wasser-Reservoirs und Krähne, Brunnenanlagen | 1444 | 26 | 5 | | | |
| 7) Eine Dampfmaschine nebst Wellenleitung u. s. w. | 5055 | 8 | — | | | |
| 8) Dampfschornsteine, Vorrichtungen in der Maschinen-Anlage . . . . . . . . . . . . . . . | 834 | 8 | 4 | | | |
| 9) Verbreiterung des Perrons, Aenderung an Gebäuden, Einrichtung von Lagerplätzen für die Steinkohlen u. s. w. . . . . . . . . . . . . . | 2503 | 7 | 8 | | | |
| 10) Baumpflanzungen am Platz und an den Straßen | 342 | 22 | 6 | | | |
| 11) Abbruch der Gebäude und der Stadtmauer . . | 424 | 22 | 3 | | | |
| 12) Beaufsichtigungskosten des Durchbruches in der Stadtmauer und des Thores, Einrichtung einer Interimswohnung für Steuerbeamte . . . . | 520 | 9 | 4 | | | |
| 13) Bahnhofs-Uhren und Glocken, eine Feuerspritze | 842 | — | — | | | |
| 14) Ausstattung der Empfangszimmer und Utensilien | 1761 | 27 | 4 | | | |
| 15) Verschiedene Unkosten an Tagelöhnen, Gratifikationen beim Richten der Gebäude u. s. w. . . . | 1315 | — | 6 | | | |
| 16) Bau-Verwaltungskosten, als: Gehalt des Baumeisters, der Bau-Assistenten u. Aufseher, Wächterlöhne, Bureau-Erfordernisse, Zeichnungen, Pläne u. s. w. . . . . . . . . . . . . . . . . | 7485 | 9 | 3 | | | |
| | | | | 66584 | 17 | 2 |
| Summa der Kosten des Berliner Bahnhofes . . . 499259 Thlr. 23 Sgr. 2 Pf. | | | | | | |
| **VIII. Oberbau.** | | | | | | |
| a. Schienen-Konto. | | | | | | |
| Es wurden angekauft in England 70635 Stück Schienen — Tons 8889, 8, 4, 18 mit Lstr. | 88951 | 2 | — | | | |
| Dieselben betrugen mit sämmtlichen Unkosten an Fracht, Zoll, Assekuranz, Wechselprovision, Lagermiethe, Zinsen, Fuhrlohn und Transportkosten bis zur Stelle des Verbrauchs . . . . . . . . . . . . . . . | 792914 | 25 | 3 | | | |
| Hier bezahlte Steuer . . . . . . . . . . . . | 165123 | 29 | — | | | |
| | | | | 958038 | 24 | 3 |
| Davon betreffen das Riesa-Unternehmen für Zinsen, Wechselumsätze und Lagermiethe 55892 Thlr. 15 Sgr. | | | | | | |
| b. Oberbau-Materialien. (Inkl. sämmtl. Unkosten bis zur Stelle d. Verbrauchs.) | | | | | | |
| 1) für Schienenstühle: | | | | | | |
| 2) 39894 Ztr. 61 Pfd. — 284980 Stück . . . . | 177415 | 10 | 6 | | | |
| für Unterlagshölzer: 186201 Stück . . . . . . . . . . . . . . . . | 137951 | 14 | — | | | |
| 3) für Nägel: 4459 Ztr. 6 Pfd. . . . . . . . . . . . | 47025 | 11 | — | | | |
| 4) für Holzkeile: 320934 Stück . . . . . . . . . . . . | 9154 | — | 4 | | | |
| Latus . | 371546 | 5 | 10 | 3,128001 | 12 | 7 |

| | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Transport . | 371546 | 5 | 10 | 3,128001 | 12 | 7 |
| 5) Für 15820 Plattenstücke, Hebel, Spurmesser, Instrumente zum Messen der Bahn | 7272 | 23 | 10 | 378818 | 29 | 8 |
| c. Verlegen des Gestänges | . | . | . | 141021 | 11 | 5 |
| Summa der Kosten des Oberbaues 1,477879 Thlr. 5 Sgr. 4 Pf. | | | | | | |
| **IX. Fahrzeuge.** | | | | | | |
| a. Lokomotive-Konto. | | | | | | |
| Für 15 englische Lokomotive | 209176 | 2 | 7 | | | |
| Hier bezahlte Steuer | 25921 | 22 | — | | | |
| Für 1 Lokomotive von Borsig | 12000 | — | — | 247097 | 24 | 7 |
| Hiervon betrifft das Riesa-Projekt 2460 Thlr. 11 Sgr. | | | | | | |
| b. Wagen. | | | | | | |
| Für 1 Königswagen | 3024 | — | — | | | |
| „ 6 Wagen I. Klasse | 14354 | — | — | | | |
| „ 24 „ II. „ | 45967 | — | — | | | |
| „ 36 „ III. „ bedeckte | 44292 | — | — | | | |
| „ 12 „ „ „ unbedeckte | 12017 | — | — | | | |
| „ 2 „ Pferdewagen | 1678 | — | — | | | |
| „ 16 Lastwagen mit Kasten | 12011 | — | — | | | |
| „ 28 „ ohne Kasten | 14839 | — | — | | | |
| „ 6 Bagagewagen | 6732 | — | — | | | |
| „ 22 Bremsvorrichtungen | 2848 | — | — | | | |
| „ 16 Wagen mit Obersitzen versehen | 1792 | — | — | | | |
| „ Ausrüstung der Werkstätten auf der ganzen Bahnlinie, bewegliche Brückenwagen, Utensilien und Vorrathssachen bei dem Betriebe in Köthen, Zugketten, Tagelöhne, Fracht u. s. w. | 16502 | 17 | 2 | | | |
| Summa der eigenen Wagen . | | | | 176056 | 17 | 2 |
| Für 14 gemeinschaftliche Güterwagen ohne Bedachung<br>„ 49 „ „ mit „<br>„ 14 „ Personen-Bagagewagen | 39013 | 5 | 2 | | | |
| „ 5/7 von 21 Satz-Rädern | 4500 | — | — | | | |
| Summa der gemeinschaftlichen Wagen . | | | | 43513 | 5 | 2 |
| Summa der Kosten für Wagen 219569 Thlr. 22 Sgr. 4 Pf. | | | | | | |
| **X. Insgemein.** | | | | | | |
| Telegraphen, Signalvorrichtungen und Wärterbuden | 12574 | 28 | 6 | | | |
| Entschädigung an die Festungs-Baukasse zu Wittenberg für Erbauung neuer Pulverhäuser | 9350 | — | — | | | |
| Anpflanzung von Bäumen und Schutzhecken, Anlagen von Pflanzschulen | 2450 | 5 | 6 | | | |
| Baubuden, Interimsschuppen u. Bewährungen, Brücken, Nummerpfähle, Grenzsteine u. s. w. | 7017 | 24 | 6 | | | |
| Latus . | 31392 | 28 | 6 | 4,114509 | 10 | 7 |

| | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Transport . | 31392 | 28 | 6 | 4,114509 | 10 | 7 |
| Dienst- und Instruktionsreisen im In- und Auslande, Kosten bei Abhaltung von Terminen . . . . . . | 6354 | 20 | — | | | |
| Verlegung der Chausseen beim Dorfe Alten und bei Roslau, Herstellung von Seitenwegen u. s. w. . . | 4743 | 15 | — | | | |
| Druck- und Insertionskosten . . . . . . . | 2529 | 14 | — | | | |
| Miethen, Heizung und Erleuchtung, Schreibmaterialien, Bureaukosten, Stempel, Porto . . . . . . . . | 5933 | 16 | 6 | | | |
| Bezahltes Reugeld auf Grundstücke und sonstige Kosten für Terrain-Erwerb bei Aufgabe der projektirten Bahnlinie nach Riesa, Honorare, Remunerationen, Provisionen, Kourtagen, Feuerversicherungen, gesetzliche und außerordentliche Lasten und Entschädigungen . . . | 21663 | 6 | — | | | |
| Verpflegungs- und Kurkosten erkrankter oder beschädigter Arbeiter, Botenlöhne u. s. w. . . . . . . . | 4323 | 18 | 6 | | | |
| Kosten der Anfertigung von Dividenden und Prioritäts-Aktien . . . . . . . . . . . . . . . | 2181 | 25 | — | | | |
| Anlage von Wasserleitungen, Faschinen u. s. w. . . . | 1882 | 25 | 9 | | | |
| Bücher, Karten, Pläne, Modelle, Reparaturen von Instrumenten, Nachtwachen und sonst Insgemein . . | 2595 | 1 | — | | | |
| | | | | 83600 | 20 | 3 |
| Hiervon betrifft das Riesa-Projekt 16693 Thlr. 12 Sgr. 6 Pf. | | | | | | |
| **XI. Rendantur-Gebühren.** | | | | | | |
| Kosten der 4 Spezial-Baukassen zu Luckenwalde, Zahna, Wittenberg und Dessau . . . . . . . . . . | | | | 6212 | 22 | 10 |
| **XII. Direktionskosten.** | | | | | | |
| Technische Direktion, Gehalte u. Pferde-Unterhaltungsgelder der Ober-Ingenieure, Gehalte und Diäten für Assistenten, Zeichner, Schreiber u. s. w. . . . . . | 21232 | 6 | 8 | | | |
| Allgemeine Direktionskosten, Honorare, Remunerationen, Kosten des Hauptverwaltungs-Bureau's, Gehalte der Bureau- u. Kassenbeamten, erste Bureau-Einrichtung und Lokalmiethe seit Mai 1836 . . . . . | 35553 | 25 | 3 | | | |
| Remuneration des Bevollmächtigten in Köthen, Kosten seines Bureau's . . . . . . . . . . . . | 3250 | — | — | | | |
| Bau-Aufsichts-Kosten aller Art, Gehalte und Pferdegelder der bauführenden Sektions-Ingenieure, Gehalte der Baugehülfen, Aufseher und Wächter, Reise- und Umzugsgelder u. s. w. haben betragen . . . . . | 40786 | 11 | 8 | | | |
| | | | | 100822 | 13 | 7 |
| Davon betrifft das Riesa-Projekt 11061 Thlr. 26 Sgr. 9 Pf. | | | | | | |
| **XIII. Zinsen.** | | | | | | |
| Bei den Einzahlungen auf Quittungsbogen wurden in Abzug gebracht . . . . . . . . . . . . . . | 96755 | 21 | 6 | | | |
| Gegen Koupons pro Termin 2. Januar 1841 von 3,000000 Thlr. vom 15. Oktober 1840 à 4 Proz. . | 25000 | — | — | | | |
| Pro Termin 1. Juli 1841 von 4,000000 . . . . . | 80000 | — | — | | | |
| " " 2. Januar 1842 . . . . . . . . . | 80000 | — | — | | | |
| Latus . | 281755 | 21 | 6 | 4,305145 | 7 | 3 |

| | Thlr. | Sgr. | Pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Transport . | | | | 287755 | 21 | 6 | 4,305145 | 7 | 3 |
| Zinsen auf 5062 Stück Quittungsbogen des alten Unternehmens im Interesse des neuen Projekts von dem Komité der Gesellschaft angekauft . . . . . . | | | | 5915 | 20 | — | | | |
| Zinsen im laufenden Geschäft . . . . . . . . . | | | | 22912 | 8 | 6 | 310583 | 20 | — |
| Hiervon betreffen das Riesa-Projekt 5915 Thlr. 20 Sgr. | | | | | | | | | |
| **XIV. Kosten des ersten Betriebs.** | | | | | | | | | |
| Im Jahre 1840 zwischen Köthen und Dessau. | | | | | | | | | |
| A. Erhaltung der Bahn . . . . | 3325 | 5 | 6 | | | | | | |
| B. Kosten der Dampfkraft . . . | 5773 | 11 | 11 | | | | | | |
| C. Kosten des Personen- und Lastfuhrwerks . . . . . . . . | 3322 | 20 | 5 | | | | | | |
| D. Direktionskosten . . . . . | 1552 | 4 | 8 | | | | | | |
| E. Für verschiedenes Inventarium | 520 | 14 | 4 | 14493 | 26 | 10 | | | |
| Ab für Einnahme von diesem Betrieb . . . . | | | | 7149 | 9 | 1 | 7344 | 17 | 9 |
| Summa der Baukosten | | | | . | . | . | 4,623073 | 15 | — |
| Davon kommen nachstehende **Einnahmen in Abzug:** | | | | | | | | | |
| **a. Einnahme für verkaufte Grundstücke.** | | | | | | | | | |
| Für die in der Stadt befindlich gewesenen und sämmtlich verkauften Baustellen . . . . . . . . . . | | | | 99738 | 25 | — | | | |
| Für verkaufte Baustellen außerhalb des Thores und Anzahlungen auf dergleichen . . . . . . . . . | | | | 22666 | 20 | — | | | |
| Für verkaufte Grundstücke auf der Bahnlinie . . . | | | | 13689 | 20 | — | | | |
| **b. Einnahme für Zinsen.** | | | | | | | | | |
| Von zeitweise belegten Geldern . . . . . . . . | | | | 21280 | 12 | 9 | | | |
| **c. Einnahmen für Extraordinaria.** | | | | | | | | | |
| Für verkaufte Materialien beim Brückenbau . . . | | | | 600 | 13 | 6 | | | |
| " " Geräthschaften . . . . . . . . . . | | | | 825 | — | — | | | |
| " Miethen, Pächte, verkaufte Bestände, Agio u. s. w. | | | | 6124 | 4 | 1 | | | |
| Bewilligung zur Beschaffung von Bahnschwellen vom Herzog von Anhalt-Dessau . . . . . . . . | | | | 10000 | — | — | | | |
| Ferner von der Stadt Wittenberg . . . . . . . | | | | 2500 | — | — | | | |
| **d. Reinerträgniß des Betriebes v. Jahre 1841** | | | | 2706 | 13 | 11 | | | |
| Summa der Einnahmen | | | | . | . | . | 180131 | 19 | 3 |
| Die **Baukosten** beliefen sich daher bis zum März 1842 auf . . . . . . . . . . . . | | | | . | . | . | 4,442941 | 25 | 9 |

| | Thlr. | Sgr. | Pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Transport . | | | | | | | 4,442941 | 25 | 9 |
| Seitdem wurden ferner ausgegeben: | | | | | | | | | |
| **A. Bis ultimo Dezember 1842.** | | | | | | | | | |
| **I. Bau-Konto.** | | | | | | | | | |
| 1) Für Vollendung der Straße nach Schöneberg . . . . . . . . . | 3035 | 4 | 4 | | | | | | |
| 2) Für ausgeführte Arbeiten auf dem Berliner Bahnhofe . . . . . | 1786 | 17 | — | | | | | | |
| 3) Gehalte und Remunerationen . . | 1125 | — | — | | | | | | |
| 4) Grunderwerb, Ablösungen, Gerichts- und Hypothekenkosten . . | 25202 | 5 | 4 | | | | | | |
| 5) Bahnbau . . . . . . . . . . | 8294 | 27 | 11 | | | | | | |
| 6) Revisionskosten der Bahn, Remuneration und Tantieme der Ingenieure . . . . . . . . . . . | 18375 | 4 | — | 57818 | 28 | 7 | | | |
| Nach Abzug der Einnahmen für verkaufte Grundstücke u. s. w. . . . . . . . . . . | | | | 12067 | 2 | 6 | | | |
| betragen diese Ausgaben | | | | . | . | . | 45751 | 26 | 1 |
| **II. Bahn-Neubauten.** | | | | | | | | | |
| 1) Schienen, aus England bezogen: Tons 921. 11. 3. 24 — à 8½ oder 6753 Stück inkl. Fracht und Steuern . . . . . . . . | | | | 78057 | 1 | 6 | | | |
| Außerdem wurden verwendet: 26 Ztr. Stabeisen zu Schutzschienen . . . . . | | | | 147 | — | — | | | |
| 2) Nägel und Platten: Für 6600 Stück Platten u. für Umarbeiten derselben . . . . . . . 2118 Thlr. 28 Sgr. 3 Pf. Für 271 Ztr. Hackennägel 2773 „ 25 „ — „ | | | | 4892 | 23 | 3 | | | |
| 3) Unterlagshölzer: Für 10424 Stück à 20 bis 21½ Sgr. . . . . 7228 Thlr. 17 Sgr. 6 Pf. Für Schutz- und Sicherheitsschwellen . . . . 412 „ 15 „ 5 „ | | | | 7641 | 2 | 11 | | | |
| 4) Kies und Steine, Lehm . . . . . . . . . . | | | | 4721 | 7 | 1 | | | |
| 5) Schmiede- und Zimmerarbeiten, Fuhr- und Arbeitslohne beim Verlegen des Gestänges . . . . | | | | 7578 | 6 | 7 | 103037 | 11 | 4 |
| **III. Wagen-Neubau.** | | | | | | | | | |
| Für 6 Wagen II., 15 Wagen III. Klasse, 14 Bagage-, 20 Güter-, 6 Viehwagen ꝛc. und Schneepflüge . | | | | . | . | . | 81960 | 9 | 5 |
| **IV. Maschinen.** | | | | | | | | | |
| Anschaffung von 2 Lokomotive mit Tender . . . . | | | | 26600 | — | — | | | |
| 4 Tender . . . . . . . . . . . . . . | | | | 9200 | — | — | 35800 | — | — |
| Latus . | | | | | | | 4,709491 | 12 | 7 |

| | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Transport . | | | | 4,709491 | 12 | 7 |
| **V. Vervollständigung der Bahnanlagen.** | | | | | | |
| 1) Die Bahn . . . . . . . . . . . . . . . | 12356 | 11 | 7 | | | |
| 2) „ Gebäude . . . . . . . . . . . . . . | 37847 | 22 | 11 | | | |
| 3) Das Betriebs-Inventar . . . . . . . . . | 15180 | 11 | 9 | 65384 | 16 | 3 |
| Das ganze Unternehmen kostete mithin den Aktionärs bis ultimo Dezember 1842 . . . | . | . | . | 4,774875 | 28 | 10 |
| **B. Bis ultimo Dezember 1843.** | | | | | | |
| **I. Neubauten.** | | | | | | |
| 1) Auf dem Berliner Bahnhofe: | | | | | | |
| Anbau eines Flügels zur Maschinen-Reparaturanstalt, inkl. Erdarbeiten und Geleise . . . | 23527 | 19 | 1 | | | |
| Ein neuer Coaksofen mit 6 Feuern . . . . | 5238 | 16 | 11 | | | |
| Eine Brückwaage zum Wiegen beladener Güterwagen . . . . . . . . . . . . | 1828 | 16 | 5 | | | |
| Eine Schiebeplattform zur Fortbewegung der Maschine mit Tender . . . . . . . . . . | 962 | 20 | 9 | | | |
| Pflasterarbeiten beim Güterspeicher . . . . . | 842 | 15 | — | | | |
| Anlegung vertiefter Geleise, Feuerungskanäle, Wasserleitung u. s. w. . . . . . . . . . . . | 653 | 21 | 2 | | | |
| 2) In Ludwigsfelde und Trebbin: | | | | | | |
| Erbauung von Perrons . . . . . . . . . | 109 | 13 | 7 | | | |
| 3) In Wittenberg: | | | | | | |
| Vergrößerung der Kohlenplätze . . . . . . | 291 | 22 | 6 | | | |
| 4) In Koswig: | | | | | | |
| Erbauung eines Güter- und Utensilienschuppens | 764 | 5 | — | | | |
| 5) In Roßlau: | | | | | | |
| Desgleichen . . . . . . . . . . . . . . | 1082 | 1 | — | | | |
| Anlage eines Brunnens . . . . . . . . . . | 302 | 28 | 9 | 35604 | — | 2 |
| **II. Maschinen.** | | | | | | |
| Kosten von 3 Lokomotive mit 2 Tendern von Borsig | 34600 | — | — | | | |
| „ d. Beschaffung v. 3 Dampfpumpen „ „ | 505 | 14 | — | | | |
| „ „ „ „ 1 Tender . . . . . . . | 2300 | — | — | | | |
| 1 Maschine aus Brüssel von der Société du Renard | 10937 | 10 | 4 | 48342 | 24 | 4 |
| **III. Maschinen.** | | | | | | |
| Zur Vollendung der im vorjährigen Bericht bereits erwähnten Wagen waren erforderlich . . . . . . | 9617 | 7 | 7 | | | |
| 4 Draisinen für die Ingenieure zu Hülfsarbeiten bei Revision der Bahn . . . . . . . . . . . | 760 | — | — | | | |
| Zur Güter An- und Abfuhr: | | | | | | |
| 3 neue Wagen mit Kasten und 10 Rollwagen . . . | 2750 | — | — | | | |
| Ankauf von 5 Rollwagen und 4 Wagen zum Kohlenfahren (schon gebrauchte) . . . . . . . . . . | 1070 | — | — | | | |
| ½ der bis ultimo Dezember auf den Neubau von 8 Premswagen verwendeten Kosten (gemeinschaftlich mit der Magdeburger Gesellschaft) . . . . . | 5275 | 19 | 6 | 19472 | 27 | 1 |
| Latus . | | | | 103419 | 21 | 7 |

| | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Transport . | | | | 103419 | 21 | 7 |
| **IV. Beträge,** welche sich auf die Rechnungslegung v. 19. März 1842 beziehen. | | | | | | |
| 1) Für Grunderwerb . . . . . . . . . . | 9634 | 26 | 6 | | | |
| Hiervon ab: | | | | | | |
| Rückzahlung der Festungs-Baukasse zu Wittenberg auf Vorschüsse zum Bau von Pulverhäusern . . . . . . . . . . . . . . . . | 339 | 21 | 6 | | | |
| | 9295 | 5 | — | | | |
| 2) Für den Bahnbau. . . . . . . . . . . . . . | 442 | 28 | 6 | | | |
| 3) Revisionskosten . . . . . . . . . . . . . | 3621 | 26 | 5 | 13359 | 29 | 11 |
| Summa der Baukosten vom 1. Januar 1843 bis ultimo Dezember 1844 . . . . | | | | 116779 | 21 | 6 |
| Von diesen Ausgaben kommen in Abzug: | | | | | | |
| Die Einnahmen für | | | | | | |
| 1) verkaufte Grundstücke . . . . . . . . | 8500 | — | — | | | |
| 2) abgelöste Kapitalien . . . . . . . . | 36700 | — | — | | | |
| 3) außerhalb verkaufte Grundstücke . . . | 635 | — | — | 45835 | — | — |
| Bleiben für den Bau der Bahn im Jahre 1843 | | | | 70944 | 21 | 6 |
| Bis ultimo Dezember 1842 waren ausgegeben | | | | 4,774875 | 28 | 10 |
| Die Gesammt-Baukosten bis ultimo Dezember 1843 waren daher . . | | | | 4,845820 | 20 | 4 |
| In dieser Summe sind aber begriffen: | | | | | | |
| a. die durch versagte Ausführung des Bahnprojekts nach Riesa vergeblich aufgewendeten Kosten, laut vorstehender Rechnung von 1841, im Betrage von | 101130 | 27 | 9 | | | |
| b. der Kosten-Ueberschuß des ersten Betriebes zwischen Köthen und Dessau . . . . . . . . . | 7344 | 17 | 9 | 108475 | 15 | 6 |
| nach deren Abzug sich obige Summe auf | | | | 4,737345 | 4 | 10 |
| als wirklich auf die Herstellung der ganzen Bahn nebst Betriebsmitteln verwendet, ermäßigt und nach Verwerthung der noch verkäuflichen Grundstücke im Betrage von etwa . . . . . . . . . . . . . | . . | . | . | 40000 | — | — |
| also auf | | | | 4,697345 | 4 | 10 |
| herausstellen wird. | | | | | | |
| Die Durchschnittskosten einer Meile betragen demnach etwa 234860 Thlr. | | | | | | |
| Die auf die Bahn und Betriebsmittel wirklich verwendeten Baukosten bis ultimo Dezember 1843 beliefen sich nach Obigem auf . . . . . . . | . . | . | . | 4,845820 | 20 | 4 |
| Davon sind gedeckt: durch 15000 Stamm-Aktien à 200 Thlr. zum Belaufe von . . . . . . . | 3,000000 | — | — | | | |
| durch Prioritäts-Aktien 1000 à 500 Thlr. u. 5000 à 100 Thlr. . . . . . . . . . . . . . . . . | 1,000000 | — | — | | | |
| durch Prioritäts-Aktien 300 à 500 Thlr. und 3500 à 100 Thlr., welche theilweise zu neuen Verwendungen bestimmt waren . . . . . . . . . . | 500000 | — | — | 4,500000 | — | — |
| Mehrkosten | | | | 345820 | 20 | 4 |
| Hiervon ab der Werth der verkäuflichen Grundstücke der Bahn | | | | 197182 | 27 | 6 |
| Bleiben ungedeckt | | | | 148637 | 22 | 10 |

Digitized by Google

Beide Emissionen dieser Prioritäts-Aktien sind mit fortlaufenden Nummern und mit 8—4jährigen Zins-Koupons zu 4 pCt. gegen sofortige Auszahlung des vollen Nennwerth-Betrages ausgegeben worden.

Die Gesellschaft hat sich das Recht vorbehalten, diese Aktien zu jeder Zeit zu kündigen; doch sollen jährlich wenigstens **10000** Thlr. vom **1.** Juli **1843** an durchs Loos amortisirt und die dadurch ersparten Zinsen dem Amortisationsfonds zugeschlagen werden. — Eine Kündigung dieser Prioritäts-Aktien ist auch dann gestattet, wenn ein Zahlungstermin länger als **3** Monate unberichtigt bleibt; wenn der Transportbetrieb auf der Bahn länger als **6** Monate ganz aufhört; wenn gegen die Eisenbahn-Gesellschaft Schulden halber Exekution vollstreckt wird; wenn Umstände eintreten, die einen Gläubiger nach allgemein gesetzlichen Grundsätzen berechtigen würden, einen Arrestschlag zu begründen; und wenn die Amortisation der Prioritäts-Aktien nicht eingehalten wird. — Die Inhaber der Prioritäts-Aktien sind zwar berechtigt, an den General-Versammlungen Theil zu nehmen, sind aber als solche weder stimm- noch wahlfähig. —

Bei dieser Bahn zeigt sich die Eigenthümlichkeit, daß **3** Aktionäre (Seehandlung, Herzog von Anhalt-Dessau und ein Privatmann) etwa die Hälfte der Stimmen haben.

Hinsichtlich einzelner Theile der Kosten der Bahn ist Folgendes zu bemerken:

1. Im General-Anschlage war ein Grunderwerb von **1139½** Morgen angenommen à **173** Thlr. für **166300** Thlr., in welcher Geldsumme der Werth derjenigen Grundstücke, welche die Städte Luckenwalde, Zahna, Wittenberg und die Herzöge zu Anhalt unentgeltlich hergaben, nicht inbegriffen war.

   Statt **1139½** Morgen sind jedoch zur Bahn überhaupt **1212¼** Morgen nöthig gewesen, ungerechnet die vielen Ausgrabeländereien und Ablagerungsplätze, welche jedoch in der vorgedachten Summe von **1139½** Morgen auch nicht enthalten waren. Der Durchschnittspreis für die erkauften Grundstücke beträgt pro Morgen **265** Thlr., also **92** Thlr. mehr als veranschlagt.

   Die Summe, welche überhaupt für Grunderwerb inkl. aller Nebenkosten ausgegeben worden, betrug bis zum 20. März 1842

| | | | |
|---|---|---|---|
| Nachzahlungen geschahen: | 289455 Thlr. | 23 Sgr. | 5 Pf. |
| bis zum Schlusse des Jahres 1842: | 25202 „ | 5 „ | 4 „ |
| bis ultimo Dezember 1843: | 9295 „ | 5 „ | — „ |
| Zusammen . | 323953 Thlr. | 3 Sgr. | 9 Pf. |

   womit aber auch bis dahin das Grunderwerbungs-Geschäft auf der ganzen Linie nicht vollständig beendigt war, indem noch Final-Verträge mit geistlichen Instituten und Grundbesitzern abgeschlossen werden mußten.

Der Ankauf der Grundstücke zum Berliner Bahnhofe hat **144077** Thaler gekostet; jedoch hat die Annahme, aus dem Verkaufe der ent-

behrlichen Grundstücke die Kosten des Grunderwerbs für die Bahnhof-Anlage (welche jetzt noch 27 Morg. 133 □Rth. umfaßt) zu decken, nicht getäuscht, indem bis zum Schlusse des Jahres 1842 für 134472 Thaler Grundstücke verkauft sind, und eine Einnahme von noch circa 40000 Thlr. zu erwarten steht. Durchschnittlich sind für die Quadrat-ruthe 50 Thlr. bezahlt.

Die Mehrzahl aller Grundstücke ist im Wege des Vergleichs erworben.

| | |
|---|---|
| 2. Für Bau-Geräthschaften sind verausgabt . . . . | 52489 Thlr. |
| veranschlagt waren nur . . . . . . . . . . . | 35000 „ |
| der General-Anschlag ist daher überschritten um . . | 17489 Thlr. |

Es kommt jedoch dieser Rechnung noch der Werth der vorhandenen Utensilien jeglicher Art zu gut, welche den Abtheilungs-Ingenieuren für den Gebrauch zur Unterhaltung der Bahn übergeben worden sind, und welche, zu 50 pCt. des Kostenpreises gerechnet, noch 5710 Thlr. werth waren.

3. Die ganze zur Herstellung des Bahnkörpers bewegte Erdmasse beträgt: 712892 Schachtruthen. Im General-Anschlage waren für diesen Titel 776000 Thlr. ausgeworfen; es sind aber im Ganzen dafür nur

| | |
|---|---|
| | 701660 Thlr. |
| und für die Erdarbeiten auf dem Berliner Bahnhofe | 50213 „ |
| Summa | 751873 Thlr. |
| ausgegeben, folglich noch . . . . . . . . . . . | 24127 „ |

weniger, als veranschlagt.

4. Die Summe aller für Wegeübergänge verausgabten Gelder beträgt 72366 Thlr., wofür dergleichen 258 hergestellt sind. — Davon liegen zu ebener Erde 227, unter der Bahn 26, (von denen 14 zugleich als Wasserabflüsse dienen), über der Bahn 5. Der Anschlag ist in dieser Position um 8066 Thlr. überschritten worden, was seinen Grund in der Ausführung größerer Bauwerke hat, als veranschlagt worden sind.

5. Die unter f. näher bezeichneten Brücken haben zusammen 354549 Thlr. gekostet. Die Anschlagssumme belief sich auf 332150 Thlr.; die Ueberschreitung derselben beträgt daher 22399 Thlr.; wogegen aber auch 346¼ laufende Fuß mehr, als veranschlagt, überbrückt worden sind.

6. Die Zusammenstellung der Kosten für alle Bahnhöfe ergiebt die Summe von 672302 Thlr., wovon auf die Bauwerke des zu Berlin 174855 Thaler kommen. Bis Ende 1842 wurden noch zur Vervollständigung der Bahnanlagen 65384 Thlr. 16 Sgr. 3 Pf. verwendet, und da diese Ausgaben größtentheils dauernde Anlagen und Einrichtungen betreffen, so können deren Kosten nicht dem Betriebs-Konto, sondern müssen dem Bau-Konto zugerechnet werden; wonach diese Ausgabe also auf 737686 Thaler steigt. — Im Anschlage waren hierfür nur ausgeworfen 246000 Thaler. — Die Ueberschreitung dieses Titels erscheint allerdings groß, erwägt man jedoch, daß beim General-Anschlage theils wegen Kürze

der Zeit, theils auch weil die Lage und Ausdehnung, welche die Bahnhöfe erhalten sollten, noch nicht festgestellt war, die Projekte zu denselben nicht ausgearbeitet, daher auch die speziellen Anschläge nicht gefertigt werden konnten; so wird diese Ueberschreitung nicht auffallen, um so mehr, wenn man berücksichtigt, wie viel vollkommener die jetzigen Anlagen gegen die damals gedachten sind, und wie viel mehr geleistet worden, als damals angenommen war.

7. Oberbau. Wie schon früher berührt, war das im Jahr 1837 fungirende Komité der Gesellschaft zur Ausführung eines Bahnbaues in der Richtung auf Riesa, nach der am 6. März 1837 erfolgten Genehmigung jenes, bis zum Angriff der Erdarbeiten bereits vollständig vorbereiteten Bahnbaues nicht blos befugt, sondern auch verpflichtet, alles Weitere einzuleiten, was der Gesammt-Ausführung desselben vorangehen mußte. Dazu gehörte namentlich der Abschluß von Lieferungs-Kontrakten über Eisenschienen. — Im Jahr 1836 war der Preis der Bahnschienen in England bis auf 15 Lstr. pro Ton gestiegen, und es war bei der steten Anlage neuer Eisenbahnen keine Aussicht vorhanden, daß dieser Preis weichen werde. — Die plötzlich eintretende Krise in Nordamerika wirkte jedoch so nachtheilig auf Englands industrielle Verhältnisse überhaupt ein, daß eine Stockung eintrat, während welcher der Schienenpreis von 15 Lstr. bis auf 10 Lstr. herabging. Je mehr es aber damals den Anschein hatte, daß diese Krise bald vorübergehen und die alte Konjunktur wieder eintreten werde, um so mehr mußte es das Komité für seine Pflicht halten, aus dieser Stockung unverweilt den möglichsten Vortheil für die Gesellschaft zu ziehen, und es wurden deshalb die Liefer-Kontrakte über 6704 Tons, im Jahre 1837 und 1838 zu Lstr. 10; Lstr. 10. 2½ Sh. und Lstr. 10. 5 Sh. zu liefern geschlossen, welches Quantum für die Bahnlinie nach Riesa ausgereicht haben würde. Der Preis der Schienen stieg auch wirklich in England gegen Mitte 1838 wieder bis auf 11 Lstr. und im Juli 1839 auf Lstr. 12. 12 Sh.; allein durch Ausdehnung der im Jahre 1838 in England schon vorhandenen und durch Anlage neuer Schienenfabriken, sowohl in England als auf dem Kontinente, hat sich eine Konkurrenz gebildet, welche seitdem den Preis der Schienen bis auf Lstr. 9 heruntergedrückt hat. — Zu diesem Preise sind im Oktober 1839 und September 1840 noch 2156 Tons, im August 1840 aber 29 Tons Plattschienen zu 8½ und im Dezember 1841 der Restbedarf von 921 Tons (letztere s. g. Vignoles) zu 8½ Lstr., frei bis Hamburg, angekauft.

Im Ganzen sind mit Einschluß des zweiten Geleises zwischen Großbeeren und Ludwigsfelde, Wittenberg und Koswig bis zum Schlusse des Jahres 1842: 9810 Tons Schienen gekauft, und dafür mit Einschluß aller Spesen 1,036095 Thlr. ausgegeben.

Die Beschaffung des nöthigen Unterbettungs-Materials an Kies, Lehm, Steinen ist an vielen Orten mit unsäglichen Schwierigkeiten verknüpft gewesen, indem durch die weite Entfernung, aus welcher diese Materia-

lien geholt werden mußten und durch die tiefen Sandwege die Anfuhr desselben außerordentlich erschwert wurde. An andern Orten war die Beschaffung leichter, so daß hier im Ganzen so viel hat erspart werden können, um die Mehrkosten auf andere Strecken zu übertragen.

Für den Oberbau waren im Ganzen bis 20. März 1842:

| | |
|---|---|
| | 1,477879 Thlr. |
| verausgabt, im General-Anschlage waren dafür berechnet . . . . . . . . . . . . . . . . . | 1,312690 „ |
| also Mehrausgabe . . . . . . . . . . . . . | 165189 Thlr. |

Hierzu kommen für die im Laufe des Jahres 1842 beendigten beiden Doppelgeleise zwischen Großbeeren und Ludwigsfelde (1637 laufende Ruthen), und zwischen Wittenberg und Koswig (3098 lfd. Ruthen), zusammen 4735 lfd. Ruthen: 103037 Thlr. Der ganze Oberbau kostet daher 1,580916 Thlr. Das Hauptgeleise vom Anfange des Berliner bis zu Ende des Köthener Bahnhofes hat eine Länge von 40414 laufenden Ruthen; mit den auf den verschiedenen Bahnhöfen befindlichen Bahnsträngen, inkl. aller Abweichungen und Drehkurven, den vorgedachten Doppelbahnen und dem Schienenwege vom Wittenberger Bahnhofe bis nach den Koaksöfen daselbst (200 Rthn.) beträgt das ganze Bahngestänge 48239,87 laufende Ruthen (circa $24\frac{1}{8}$ Meilen), bestehend in:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 40414 | laufende | Ruthen | Hauptbahn, |
| 4735,6 | „ | „ | Doppelbahn, |
| 3090,27 | „ | „ | Nebenbahn, |

wovon 34391,18 Rthn. Stuhlschienen, 13281,76 Rthn. Vignoles Schienen und 566,93 Rthn. Holzbahn.

Im General-Anschlage waren nur berechnet

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 40145,6 | laufende | Ruthen | Hauptbahn, |
| und . . . . . . . . | 1592,4 | „ | „ | Nebengeleise, |
| es sind also . . . . . | 268,4 | „ | „ | Hauptbahn, |
| und . . . . . . . . | 1497,87 | „ | „ | Nebengeleise, |

mehr ausgeführt, als veranschlagt waren.

d. Steigungs-Verhältnisse.

Diese sind im Allgemeinen günstig zu nennen, indem die größte Steigung 1:300 ist.

Die einzelnen Steigungen und deren Längen sind folgende:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1:300 | auf | 9391,1 | Ruthen | Länge |
| 1:320 | „ | 1120 | „ | „ |
| 1:360 | „ | 1554 | „ | „ |
| 1:400 | „ | 4630,2 | „ | „ |
| 1:450 | „ | 830 | „ | „ |
| 1:500 | „ | 1420,6 | „ | „ |
| 1:600 | „ | 2040,1 | „ | „ |
| 1:700 | „ | 2292,4 | „ | „ |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1:800 | auf | 2212,9 | Ruthen | Länge |
| 1:860 | „ | 540 | „ | „ |
| 1:900 | „ | 600 | „ | „ |
| 1:1000 | „ | 1233,7 | „ | „ |
| 1:1200 | „ | 100 | „ | „ |
| 1:1440 | „ | 837,7 | „ | „ |
| 1:2000 | „ | 1060 | „ | „ |
| 1:3000 | „ | 492,5 | „ | „ |
| 1:4000 | „ | 903,9 | „ | „ |
| 1:5000 | „ | 730 | „ | „ |
| 1:6000 | „ | 136 | „ | „ |
| Summa der Steigungen | | 32125,1 | Ruthen | Länge |
| horizontal sind | | 8288,9 | „ | „ |
| Summa | | 40714,0 | Ruthen | Länge |

e. Krümmungs-Verhältnisse.

Es kommen auf der Bahn:

22 Kurven mit einem Halbmesser von 1000 Ruthen vor, welche eine Länge von 6069,1 Ruthen haben;

4 Kurven haben einen Halbmesser von 800 Ruthen und ihre Länge beträgt 1907,6 Ruthen.

Bei einem Halbmesser von 600 Ruthen sind 3 Kurven, und zwar von

447,6 Ruthen Länge.
701,6 „ „
146,7 „ „

1295,9 Ruthen Länge.

Bei einem Halbmesser von 500 Ruthen sind 4 Kurven, und zwar von

295,3 Ruthen Länge.
268,4 „ „
126,5 „ „
62,7 „ „

752,9 Ruthen Länge.

Einen Halbmesser von 300 Ruthen haben 3 Kurven, und zwar von

206,3 Ruthen Länge.
202,9 „ „
506,6 „ „

915,8 Ruthen Länge.

Die Länge der 36 Krümmungen der Bahn beträgt also im Ganzen

10941,3 Ruthen;

die Länge der geraden Linien ist dagegen . . . . . 29472,7 „

40414,0 Ruthen.

f. Bedeutende Bauwerke.

Die Bahn hat im Allgemeinen kein ungünstiges Terrain, denn nur im

Elb- und Mulde-Thale kommt ein etwa 600 Ruthen langer, durchschnittlich 4 bis 16 Fuß hoher Damm vor, und die Abträge sind auch nirgends bedeutender. — Brücken und Durchlässe sind 185, Ueberbrückungen 31, vorhanden;

nämlich 21 Brücken von 21—330′ lichter Weite und zusammen $2137\frac{1}{4}$′ Durchflußöffnung, und

164 von 2—21′ lichter Weite und zusammen $955\frac{1}{2}$′ Durchflußöffnung.

Davon sind besonders zu erwähnen:

2 eiserne Drehbrücken, zum Durchlassen von Schiffen eingerichtet, auf dem Berliner Bahnhofe über den Landwehrgraben, welche 18640 Thlr. gekostet haben.

2 andere Brücken über den Landwehrgraben, außerhalb des Bahnhofes mit massiven Mittelpfeilern, hölzernem Oberbau und hölzernen Pfahljochen, circa 11000 Thlr.

Die Brücken über das Hammerfließ (60′ im Lichten weit).

Die Brücken über die Nuthe (85′ im Lichten weit).

Die etwa 900 Fuß lange Fluthbrücke durch das Elb- und Muldethal und die 400 Fuß lange Brücke über die Mulde bei Dessau. —

Sehenswerth ist der Bahnhof, und besonders das Empfangsgebäude bei Berlin; auch der Bahnhof vor Köthen; die großen Drehscheiben auf demselben, die Schlittenvorrichtungen u. s. w. Die ursprünglichen Schienen haben eine Schwere von 50—52 Pfd. englisch per Yard. Die Spurweite ist 4′ $6\frac{7}{8}$″ Preußisch (4′ $8\frac{1}{2}$″ Englisch); die Kronenbreite des Planums 27 Fuß, mithin schon für zwei Geleise eingerichtet.

Eine nicht unbedeutende Vermehrung der Kosten dieses Titels ist auch durch eine Veränderung der Konstruktion des Oberbaues auf denjenigen Strecken veranlaßt, wo die neuere, sogenannte Vignol'sche Schienenform angewendet ist.

Die Abänderungen bestehen:

1. darin, daß an den Stößen der Schienen schmiedeeiserne Unterlagsplatten, welche sich als sehr nothwendig und zweckmäßig herausgestellt haben, verlegt sind. Da die mit solchen Schienen belegte Strecke 8679 Ruthen lang ist, so sind zu derselben 13886 Stück Schienen erforderlich gewesen, mithin eben so viel Platten. Die Kosten einer Platte betragen $10\frac{1}{2}$ Sgr., mithin hat die Anschaffung der nöthigen Platten allein circa 4860 Thlr. gekostet.
2. Fand man es, nach gemachtem Versuche, unzureichend, bei diesen neuen Schienen die Unterstützung derselben, wie bei den Stuhlschienen, 3 Fuß im Mittel von einander entfernt zu legen, und es mußte diese auf nur $2\frac{1}{2}$ Fuß Weite von Mittel zu Mittel beschränkt werden.

Hierdurch stieg die Zahl der zu verwendenden Unterlagshölzer und Nägel im Verhältniß von 5:6, und es wurden daher auf der 8679 Ruthen langen Strecke zusammen 6959 Stück Unterlagshölzer und 13900 Stück oder circa 66 Ztr. Nägel mehr verwendet als veranschlagt waren, was zusammen eine Mehrausgabe von circa 6000 Thlr. bildet.

Bei dieser Mehrausgabe gewinnt es den Schein, als ob die neuere Schienenform kostspieliger sei, als die früher angewandte ältere Form, mit gußeisernen Schienenstühlen, allein dem ist nicht so; es kostet vielmehr die Meile Bahn mit Schienen der neueren Form, bei 2½füßiger Unterstützungsweite und bei Anwendung von Platten, gegen 3000 Thlr. weniger als die ältere Form, bei welcher die Stühle und Keile circa 11300 Thlr. pro Meile kosten, die bei der Vignol'schen Schiene erspart werden. Zur Zeit des Ankaufs der ersten Schienen war aber die Vignol'sche Form eine noch zu neue Erfindung, über welche noch gar keine Erfahrungs-Resultate vorlagen, so daß selbst Herr Stephenson damals noch zur Anwendung von Schienen mit gußeisernen Stühlen rieth.

g. Betriebs-Maschinen und Einrichtungen.

Nach dem Berichte vom 16. April 1842 waren damals 16 Lokomotive vorhanden, von denen 4 Stück schwere Maschinen mit 2 Paar gekuppelten Rädern, und 11 Stück leichte, sämmtlich aus der Fabrik der Herren Stephenson et Comp. zu New-Castle, eine leichte dagegen aus der Fabrik von Borsig in Berlin, bezogen waren. Die 15 englischen Lokomotive kosteten mit Steuer, welche 25921 Thlr. betrug, 235097 Thlr., die Borsigsche Maschine 12000 Thaler. Im Laufe des Jahres 1842 wurden noch 2 Stück Lokomotive mit Tender à 13300 Thlr. und außerdem 4 Tender à 2300 Thlr. von Borsig geliefert, indem mit den aus England bezogenen 15 Maschinen nur 11 Tender gekommen waren, weil solche hier bei gleicher Güte billiger anzuschaffen sind. Außerdem wurden noch Anfangs 1843 3 Lokomotive mit 3 Tender bei einer Preisermäßigung von 1000 Thlr. pro Stück von Borsig und eine von der Société du Renard in Brüssel mit veränderlicher Expansion für 33000 Franks geliefert, so daß die Gesellschaft zusammen 22 Lokomotive mit 21 Tender im Gebrauch hat.

Um bei der noch zu erwartenden Steigerung des Verkehrs (nach Eröffnung der Hannover-Braunschweigischen Bahn) in keine Verlegenheit zu kommen, sind für das Jahr 1844 noch 3 Lokomotive mit besondern Expansionsschiebern und 3 Tender bei Borsig bestellt, wovon ein Tender bereits geliefert worden; die Lieferung der 3 Lokomotive mit 2 Tendern muß dagegen am 1. Juli 1844 erfolgen.

Der Bestand des Wagenparks am Schlusse des Jahres 1843 war folgender:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 7 | Personenwagen | I. Klasse, | |
| 30 | „ | II. „ | |
| 36 | „ | III. „ | mit Verdeck, |
| 27 | „ | III. „ | ohne „ |
| 100 | Personenwagen. | | |
| 15 | Viehwagen, | | |
| 14 | Bagagewagen, | | |
| 1 | achträdriger Güterwagen, | | |
| 9 | Equipagewagen, | | |

90 Lastwagen,
18 Rollwagen, inkl. 3 verdeckte,
5 Kohlenwagen,
6 Schneepflüge,
4 Bahn-Draisinen für die Ingenieure,

262

und außerdem gemeinschaftlich mit der Magdeburger Gesellschaft:
28 Equipagewagen,
87 Bagage- und Lastwagen,

105

Im Ganzen 377 Stück verschiedene Wagen.

Im Jahre 1844 werden noch hinzukommen:
2 Wagen, jeder mit 2 Koupés I. Klasse und 2 Koupés II. Klasse.

Für die vorstehend angegebene Anzahl Wagen sind etwa 577100 Thlr. bezahlt worden; die Personenwagen haben durchschnittlich resp. 2400, 1915, 1230 und 1000 Thlr. gekostet.

Die Gesellschaft besitzt eine bedeutende Wagenbauanstalt in Berlin; an Koaksöfen sind 5, zu 6 Feuern jeder, vorhanden, von denen sich 3 in Berlin und 2 in Wittenberg befinden. Im Durchschnitt hat einer 4000 Thlr. gekostet.

Das Bahn-Polizei-Reglement ist vom 26. Mai 1841.

h. Betriebs-Einnahmen und Betriebs-Ausgaben.

| | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Am 1. September 1840 wurde die Strecke zwischen Köthen und Dessau dem Verkehr eröffnet, und hierfür im Laufe des Jahres 1840 eingenommen . . . . . . . . . | . | . | . | 7149 | 9 | 1 |
| Die Ausgaben beliefen sich dagegen auf . . . . . . | . | . | . | 14493 | 26 | 10 |
| weshalb | . | . | . | 7344 | 17 | 9 |
| mehr ausgegeben als eingenommen wurden. Diese Mehrausgabe wurde aus dem Baufonds bestritten, indem dieser Streckenbetrieb zur Einübung und Ausbildung des Maschinen- und Wagen-Personals, Prüfung der Fahrzeuge u. s. w. nothwendig war, um, nach Vollendung größerer Strecken der Bahn, diese nach schon gemachten eigenen Erfahrungen mit der nöthigen Zuversicht in Betrieb nehmen zu können. | | | | | | |
| Die Betriebs-Einnahmen im Jahre 1841 betrugen, nachdem die ganze Bahn erst am 10. September 1841 dem Verkehre freigegeben war, für Personen- und Güterbeförderung . . . . . . . . . | . | . | . | 174612 | 23 | 4 |
| Die Betriebs-Ausgaben v. 1. Januar bis 10. September 1841 waren dagegen: | | | | | | |
| A. Erhaltung der Bahn: | | | | | | |
| Gehalte der Ingenieure und Bahnbeamten, Tagelöhne, Reparatur des Oberbaues . . . . . | 20243 | 15 | – | | | |
| Latus . | 20243 | 15 | – | | | |

| | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Transport . | 20243 | 15 | — | | | |
| B. Kosten der Dampfkraft: Gehalte der Maschinisten und Feuerleute, Reparaturen der Maschinen, Brennmaterial, Tagelöhne, Utensilien u. s. w. . . . . . . . . | 15738 | 2 | — | | | |
| C. Kosten des Personen- und Lastfuhrwerks: Gehalte des Betriebspersonals, Tagelöhne, Material und Arbeitslohn zur Reparatur der Wagen, Büreau-Bedürfnisse der Expeditionen, Reparatur und Ergänzung der Utensilien . . . | 9712 | 9 | 10 | | | |
| D. Verwaltungskosten: Direktion und Beamte im technischen u. im Haupt-Bureau, Bureaukosten, Drucksachen . . . . | 3288 | 3 | 8 | | | |
| E. Für verschiedenes Inventarium . . . . . . . . | 1656 | 15 | 8 | | | |
| F. Kosten der Bekleidung des Bahn- und Betriebspersonals . . . . . . . . . . . . . . . | 10194 | 18 | 4 | | | |
| Summa der Betriebskosten bis zur Eröffnung der ganzen Bahnlinie am 10. September 1841 . . . . . . . . | . | . | . | 60833 | 4 | 6 |
| Vom 10. September bis 31. Dezember 1841. | | | | | | |
| A. Erhaltung der Bahn . . . . . . . . . . . | 42966 | 3 | 9 | | | |
| B. Kosten der Dampfkraft . . . . . . . . . . | 35172 | 15 | — | | | |
| C. Kosten des Personen- und Lastfuhrwerks . . . . | 21772 | 26 | 6 | | | |
| D. Verwaltungskosten . . . . . . . . . . . | 11161 | 19 | 8 | 111073 | 4 | 11 |
| Summa der Betriebs-Ausgaben | | | | 171906 | 9 | 5 |
| Die Betriebs-Einnahmen waren dagegen | | | | 174612 | 23 | 4 |
| Mithin verblieb ein Ueberschuß von welcher dem Baufonds zu Gute kam. | | | | 2706 | 13 | 11 |

Die Einnahmen pro 1842 und 1843 waren:

| Tit. 1. | 1842. | | | 1843. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Für Personenbeförderung: | | | | | | |
| Auf den Stationen der Bahn . . . . . . . . | 162395 | 6 | 4 | 168175 | 25 | 8 |
| Gepäck-Ueberfracht . . . . . . . . . . . | 3746 | 1 | 6 | 3981 | 6 | 6 |
| | 166141 | 7 | 10 | 172157 | 2 | 2 |
| Ab: Dessauer Brückengeld *) . . . . . . . . | 674 | 20 | 6 | 751 | 23 | 6 |
| Bleiben . | 165466 | 17 | 4 | 171405 | 8 | 8 |
| zwischen Magdeburg, Halle, Leipzig und Berlin . . | 203763 | 26 | 2 | 239741 | 20 | 5 |
| Gepäck-Ueberfracht . . . . . . . . . . . . | 9538 | 9 | 4 | 12185 | 29 | 6 |
| | 213302 | 5 | 6 | 251927 | 19 | 11 |
| Ab: Vergütung auf der sächsischen Bahnstrecke **) | 315 | 24 | 3 | 359 | 20 | 6 |
| Bleiben . | 212986 | 11 | 3 | 251567 | 29 | 5 |
| Summa der Einnahmen für Personenbeförderung | 378452 | 28 | 7 | 422973 | 8 | 1 |

*) Dies Brückengeld beträgt für eine Person in I. Wagenklasse 2 Sgr., in II. Wagenklasse $1\frac{1}{2}$ Sgr. in III. Wagenklasse 1 Sgr. und für den Zentner Güter der Tarifsatz für $\frac{1}{4}$ Meile; es wird jedoch nur für solche Passagiere oder Güter erhoben, welche bei Roßlau auf die Eisenbahn kommen, oder, aus der Richtung von Köthen her anlangend, auf jener Station die Bahn verlassen.

**) Diese Summe betrifft die Ausgleichung der Differenz zwischen den Fahrpreisen der von einer Station der Magdeburger Bahn und der von Berlin nach Leipzig Reisenden, für die Tour auf sächsischer Bahnstrecke (von 3081 Ruthen Länge), welche Differenz circa 7, 5 und 2 Pf. pro Person in

| | 1842. | | | 1843. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. |
| Transport . | 378452 | 28 | 7 | 422973 | 8 | 1 |
| Für Equipagen-Transport . . . . . . . . . . . | 22883 | 29 | 4 | 25102 | 1 | 3 |
| „ Pferde-Transport . . . . . . . . . . . . | 577 | 26 | 6 | | | |
| | 23461 | 25 | 10 | | | |
| Für Eil- und ordinäres Frachtgut auf den Stationen der Bahn . . . . . . . . . . . . . . . . | 38865 | 14 | 5 | 68731 | 21 | 3 |
| Zwischen Magdeburg, Halle, Leipzig und Berlin . . . | 88102 | 9 | 2 | 164816 | 20 | 3 |
| | 126967 | 23 | 7 | 233548 | 11 | 6 |
| Für befördertes Postgut . . . . . . . . . . | 848 | 21 | 2 | 2358 | 24 | 8 |
| **Tit. II.** | | | | | | |
| Pacht- und Miethszinsen . . . . . . . . . . . | 1087 | 20 | 3 | 1882 | 24 | 1 |
| **Tit. III.** | | | | | | |
| Zinsen auf ausstehende Kapitalien . . . . . . . . | 1886 | 3 | — | 1973 | 29 | 6 |
| „ „ Prioritäts-Aktien . . . . . . . . . | 8112 | 28 | 10 | — | — | — |
| | 9999 | 1 | 10 | 1973 | 29 | 6 |
| **Tit. IV.** | | | | | | |
| Extraordinaria: | | | | | | |
| Für verkaufte Bestände . . . . . . . . . . . | 1560 | 15 | 6 | 524 | 12 | 2 |
| „ Agio verkaufter Prioritäts-Aktien . . . . . | 500 | — | — | — | — | — |
| „ Lagermiethen und Versicherung von Gütern . . | 1760 | 19 | 8 | 651 | 10 | — |
| „ Gewinn auf diverse Konto's: | | | | | | |
| 1) vom Brennmaterial-Depot . . . . . . | | | | 3772 | 6 | 6 |
| 2) „ Materialien-Depot für Wagenbau . | | | | 1119 | 3 | 9 |
| 3) „ „ „ „ Maschinenreparatur . | | | | 696 | 21 | — |
| | 3821 | 5 | 2 | 6763 | 23 | 5 |
| **Rekapitulation.** | | | | | | |
| Tit. I. Für Personenbeförderung . . . . . . . . | 378452 | 28 | 7 | 422973 | 8 | 1 |
| „ Equipagen- und Pferde-Transport . . | 23461 | 25 | 10 | 25102 | 1 | 3 |
| „ Eil-, ord. Fracht- und Postgut . . . . | 127816 | 14 | 9 | 235907 | 6 | 2 |
| „ II. Pacht- und Miethzinse . . . . . . . . . | 1087 | 20 | 3 | 1882 | 24 | 1 |
| „ III. Zinsen . . . . . . . . . . . . . . . | 9999 | 1 | 10 | 1973 | 29 | 6 |
| „ IV. Extraordinaria . . . . . . . . . . . . | 3821 | 5 | 2 | 6763 | 23 | 5 |
| Summa aller Einnahmen | 544639 | 6 | 5 | 694603 | 2 | 6 |

Von der Gesammt-Einnahme im Personen- und Güterverkehre, einschließlich der Einnahme für den Transport von Equipagen und Pferden, **kamen im Jahre 1843 auf den Verkehr:**

| | | |
|---|---|---|
| mit Magdeburg . . . . . . . . . . . . . . . | 98943 | Rthlr. |
| „ Halle . . . . . . . . . . . . . . . . . | 84575 | „ |
| „ Leipzig . . . . . . . . . . . . . . . . . | 254309 | „ |
| auf den Stationen der Bahn . . . . . . . . . | 246156 | „ |
| Summa | 683983 | Rthlr. |
| Im Jahre 1842 betrugen die betreffenden Einnahmen | 529731 | „ |
| folglich im Jahre 1843 mehr . . . . . . . . . | 154252 | Rthlr. |

den verschiedenen Wagenklassen beträgt und zu deren Erlaß die Leipzig-Dresdener Gesellschaft nicht zu bestimmen war, so wenig als die Magdeburg-Leipziger zu einer Theilung vermocht werden konnte.

Die nach Monaten geordnete Zusammenstellung der verschiedenen Betriebs-Einnahmen des Jahres 1843 ist folgende:

| Monat. | Personen. | | | Gepäck. | | | Equipagen. | | | Eilgut. | | | Ord. Fracht. | | | Vieh. | | | Getreide. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. |
| Januar | 19614 | 15 | 7 | 859 | 15 | 6 | 895 | 22 | 4 | 690 | 25 | 6 | 10030 | 19 | 4 | 322 | 11 | 6 | 6210 | 7 | 6 |
| Februar | 18568 | 10 | — | 725 | 19 | 1 | 844 | 27 | 8 | 475 | 16 | 7 | 7921 | 11 | 3 | 356 | 11 | 6 | 1880 | 7 | 6 |
| März | 23414 | 16 | 10 | 979 | 14 | 7 | 996 | 20 | 11 | 790 | 15 | 1 | 9573 | 3 | 9 | 709 | 23 | 6 | 2492 | 15 | — |
| April | 34822 | 2 | 3 | 1361 | 11 | 5 | 822 | 19 | 1 | 1971 | 26 | — | 13681 | 4 | 2 | 677 | 12 | — | 3858 | — | — |
| Mai | 38203 | 23 | 1 | 1651 | 13 | 9 | 1821 | 2 | 9 | 2440 | 7 | 8 | 11207 | 14 | 10 | 1037 | 20 | 6 | 6738 | — | — |
| Juni | 41813 | 12 | 10 | 1319 | 18 | 7 | 2810 | 12 | 2 | 666 | 1 | — | 7803 | 17 | 7 | 611 | 4 | 6 | 9794 | 4 | — |
| Juli | 47282 | 18 | 10 | 1638 | 16 | 3 | 2955 | 17 | 9 | 1042 | 16 | 7 | 9557 | 11 | 2 | 1802 | 27 | — | 16635 | — | — |
| August | 43956 | 23 | — | 1676 | 23 | 2 | 3040 | 10 | 1 | 749 | 3 | 2 | 9335 | 19 | 1 | 2915 | 19 | — | 11206 | 29 | — |
| September | 49983 | 4 | — | 1894 | 29 | 4 | 4317 | 24 | 9 | 1982 | 24 | 10 | 15404 | 13 | 1 | 3849 | 17 | 9 | 1548 | 13 | — |
| Oktober | 41024 | 22 | 2 | 1933 | 10 | 11 | 2641 | 25 | — | 1761 | 17 | 4 | 17294 | 4 | 6 | 2862 | 2 | 6 | 723 | 14 | — |
| November | 26203 | 8 | 7 | 1081 | 29 | 8 | 1742 | 21 | 5 | 1186 | 10 | 9 | 15754 | 28 | 7 | 1878 | 6 | 6 | 821 | — | — |
| Dezember | 23030 | 8 | 11 | 1044 | 13 | 9 | 2212 | 7 | 4 | 1271 | 10 | 11 | 10659 | 19 | 2 | 948 | 12 | 9 | 444 | 12 | — |
| Zusammen | 407917 | 16 | 1 | 16167 | 6 | — | 25102 | 1 | 3 | 15028 | 25 | 5 | 138223 | 16 | 6 | 17971 | 19 | — | 62352 | 12 | — |
| | | | | | | | | | | | | Postgüter | 2358 | 24 | 8 | | | | | | |

Die Ausgaben in den Jahren 1842 und 1843 waren dagegen:

| | 1842. | | | 1843. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. |
| **Tit. A. Für die Bahn.** | | | | | | |
| a. Unterhaltung der Brücken, Durchlässe und Uebergänge (Material und Arbeitslohn) | 3329 | 23 | — | 1574 | 13 | 6 |
| b. Für Anpflanzungen | 615 | 7 | 7 | 399 | 24 | 8 |
| | inkl. Streuharken | | | | | |
| c. Unterhaltung des Ober- und Unterbaues, Unterstopfen der Schwellen, Richten der Schienen, Reguliren der Bahn, Instandhaltung der Dossirungen u. s. w. | 27476 | 16 | 3 | 9178 | 27 | 5 |
| Streuharken und Anlegung von Gräben zur Sicherung gegen Feuersgefahr in den Forsten, Kosten insgemein, Arbeitslohn für das Verfahren des Brennmaterials der Bahnwärter | . | . | . | 402 | 23 | 11 |
| d. Material zur Instandhaltung der Bahn: Kies, Lehm, Schwellen u. s. w. | 7810 | 25 | 10 | 3138 | 12 | 3 |
| e. Vervollständigung der Bahn | . | . | . | 4821 | 8 | 10 |
| f. Reparaturen der Bahnutensilien und Ersatz derselben | . | . | . | 781 | 7 | 10 |
| g. Reparatur der Wachthäuser und Signalvorrichtungen, | 1251 | 5 | 2 | 747 | — | — |
| Heizung der Bahnwärterhäuser | 871 | 11 | — | 870 | 9 | — |
| h. Gehalte der Ingenieure und Bahnwärter | 40581 | 4 | 6 | 40350 | 22 | — |
| Summa Tit. A. Für die Bahn | 81936 | 3 | 4 | 62264 | 29 | 5 |
| **Tit. B. Gebäude.** | | | | | | |
| a. Unterhaltung aller Gebäude in Berlin und auf den Bahnhöfen, Reparaturen der Koaksöfen u. s. w. | 8440 | 8 | 1 | 8279 | 16 | 9 |
| b. Unterhaltung und Anschaffung von Inventarium | . | . | . | 1364 | 10 | 5 |
| c. Grund- und Miethsabgaben, Feuerversicherung aller Gebäude | 1478 | 24 | 7 | 1436 | 28 | 5 |
| Summa Tit. B. Gebäude | 9919 | 2 | 8 | 11080 | 25 | 7 |
| **Tit. C. Betriebskosten.** | | | | | | |
| a. Wagenreparaturen und Umänderungen an Kasten und Gestellen | 13114 | 22 | 3 | 11728 | 10 | 3 |
| An Achsen und Rädern | | | | 1370 | 20 | 5 |
| b. Für Wagenschmiere, Seife, Oel u. s. w. | 2468 | 5 | 9 | 1828 | 6 | 6 |
| c. Betriebs-Inventar, Requisiten des Wagenpersonals, Laternen, Bürsten, Werkzeuge u. s. w. | . | . | . | 2152 | 5 | 4 |
| d. Ausrüstungen der Werkstätten | . | . | . | 1150 | 23 | 4 |
| e. Gehalte des Wagenpersonals | 11102 | 11 | — | 10541 | 17 | 6 |
| Meilen- und Nachtgelder | 1567 | 19 | 3 | 1739 | 6 | 6 |
| f. Beleuchtung der Wagen, Signalvorrichtungen, Laternen, Uhren der Bahnhofs-Gebäude, Expeditionen u. Empfangszimmer | 2709 | 17 | 5 | 2868 | 21 | 8 |
| g. Heizung der Passagierzimmer und Expeditionen auf allen Stationen | 1270 | 15 | 6 | 1383 | 6 | 2 |
| h. Tagelöhne für Wagenschieben, Putzen, Schmieren, Güter-Auf- und Abladen, Zimmerreinigung und sonstige Arbeitslöhne | 10798 | 4 | 5 | 10668 | 17 | 9 |
| i. Geleistete Entschädigungen durch den Güterverkehr verursacht | 1439 | 2 | 11 | 832 | 3 | 11 |
| Latus | 44470 | 8 | 6 | 46263 | 19 | 4 |

| | 1842. Thlr. | sg. | pf. | 1843. Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Transport . | 44470 | 8 | 6 | 46263 | 19 | 4 |
| k. Für die Güter-An- und Abfuhr: Kosten der Gespanne, Lohn der Rollknechte, Reparatur der Wagen und Schmiere . . . . . . . . . . . . . . | . | . | . | 6258 | 11 | 11 |
| Gehalte der Beamten . . . . . . . . . | . | . | . | 1221 | 20 | — |
| " und Tantième des Dirigenten . . . . | . | . | . | 1750 | — | — |
| | | | | 9230 | 1 | 11 |
| l. Provision für An- und Abfuhr der Güter, für zugewiesene Frachten und Inkasso derselben . . . . | 10678 | 27 | 10 | 290 | 18 | — |
| | | | | (f. d. J. 1842.) | | |
| m. Feuerversicherung für Güter . . . . . . . | 704 | 25 | 9 | 1615 | 6 | — |
| " " " Maschinen . . . . . . . | . | . | . | 168 | 22 | 6 |
| n. Dessauer Brückengeld für Güter . . . . . . . | 26 | 14 | 5 | — | — | — |
| o. Sonstige Entschädigungen an Adjacenten, Verunglückte, erstattetes Fahrgeld an Passagiere, restituirte Fahrbeträge . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 1251 | — | 4 | 887 | 7 | 4 |
| Umzugskosten, Miethsvergütungen und Prämien für das Anlernen der Feuerleute . . . . . . . | 228 | 27 | 6 | 241 | 14 | — |
| Für ärztliche Behandlung und Medikamente an Beamte . . . . . . . . . . . . . . . . . | 859 | 26 | 3 | — | — | — |
| p. Schreibmaterial, Expeditionsbedarf und kleine Requisiten auf allen Stationen . . . . . . . . | 1008 | 3 | — | 1194 | 22 | 4 |
| q. Papier und Druck für Fahrbillets und Schemata zum Personen- und Güter-Verkehr, so wie Insertionen . | 2222 | 23 | 10 | 1713 | 23 | 6 |
| r. Gehalte des Betriebs-Personals, der Bahnhofs- und Güter-Inspektoren, Einnehmer und Portiers . . . | 14885 | 4 | 6 | 15036 | 10 | — |
| s. Holz-Deputate . . . . . . . . . . . . . . . | 640 | 26 | — | 526 | 8 | 7 |
| Summa Tit. C. Betriebskosten | 76977 | 7 | 11 | 77168 | 1 | 10 |
| **Tit. D. Maschinenwesen.** | | | | | | |
| a. Für Reparaturen . . . . . . . . . . . . . | 7956 | 14 | 9 | 11207 | 7 | 11 |
| b. " Umänderungen und neue Anschaffungen . . . | 1167 | 20 | 8 | 2466 | 12 | 4 |
| c. " Unterhaltung in Oel, Talg, Hanf u. s. w. . . | 6703 | 1 | 6 | 6155 | 5 | 8 |
| d. " Tagelöhne für Putzen, Schmieren, Wasserpumpen und Holzspalten . . . . . . . . | 5320 | 27 | 4 | 5982 | 12 | 9 |
| e. " Gehalte der Maschinisten und Feuerleute . . . | 8380 | 3 | 5 | 10505 | 13 | 6 |
| " Meilen- und Nachtgelder . . . . . . . . | 1067 | 26 | 6 | 1307 | 4 | 6 |
| f. " Feuerungsmaterial: | | | | | | |
| 1) Zum Vorwärmen (1842. / 1843.) | | | | | | |
| Scheffel Kohlen . . 96 . . — . | 32 | 24 | — | — | — | — |
| Körbe Koaks . . 1791 . . 1793 . | 716 | 18 | — | 717 | 6 | — |
| Klafter Holz . . $11\frac{1}{3}$ . . $12\frac{9}{16}$ . | 60 | — | — | 72 | 15 | 2 |
| 2) Heizung: | | | | | | |
| Klafter Holz . . 255 . . 312 . | 1499 | 2 | 6 | 1801 | 18 | 3 |
| Körbe Koaks . . 116887 . . 129775 . | 74504 | 25 | — | 86516 | 20 | — |
| Summa f. | 76813 | 9 | 6 | 89107 | 29 | 5 |
| Summa Tit. D. Maschinenwesen | 107409 | 13 | 8 | 126731 | 26 | 1 |
| **Tit. E. Bekleidung.** | | | | | | |
| Für Tuch, Uniformen, Pelze und sonstige Bekleidungsstücke der Beamten, nebst Reparaturen . . . . . . | 6591 | 29 | 11 | 5897 | 23 | 6 |

| | 1842. | | | 1843. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. |
| **Tit. F. Verwaltungskosten.** | | | | | | |
| a. Druckkosten zur Verloosung der Prioritäts-Aktien, Insertionen, Bau-Berichte, Reglements . . . . | 606 | 4 | — | 349 | 2 | 3 |
| b. Schreibmaterial und sonstiger Bedarf im Haupt-bureau . . . . . . . . . . . . . . . . . | 587 | 14 | 9 | — | — | — |
| c. Porto, Stempel und kleine Ausgaben . . . . . | 401 | 26 | 2 | 308 | 15 | 6 |
| d. Reisespesen, Gerichtskosten und Kosten für Bücher-Revision . . . . . . . . . . . . . . . . | 1594 | 7 | 1 | 1562 | 4 | 4 |
| e. Gratifikation an Beamte . . . . . . . . . | 1227 | 10 | — | 2580 | 7 | 6 |
| f. Gehalte der Bureau-Beamten . . . . . . . . | 6861 | 22 | 6 | 6771 | 20 | — |
| g. Gehalte der Direktoren, des Syndikus und des Vorsitzenden des Verwaltungsrathes . . . . . . . | 2891 | 20 | — | 3300 | — | — |
| Tantième derselben . . . . . . . . . . . . | 3131 | 15 | 9 | 4642 | 27 | — |
| Summa Tit. F. Verwaltungskosten | 17302 | — | 3 | 19514 | 16 | 7 |
| **Tit. G. Zinsen.** | | | | | | |
| Zinsen im laufenden Geschäft . . . . . . . . . . | 6372 | 23 | 9 | 2268 | 28 | 3 |
| „ des Vorschusses auf Grundstücke . . . . | 8187 | 6 | — | 8393 | 2 | — |
| „ vom Reservefonds . . . . . . . . . | . | . | . | 1397 | 21 | 6 |
| „ von $1\frac{1}{2}$ Million Prioritäts-Aktien . . . . . | 60000 | — | — | 60000 | — | — |
| Summa Tit. G. Zinsen | 74559 | 29 | 9 | 72059 | 21 | 9 |
| Amortisation . . . . . . . . . . . . . . . . . | . | . | . | 15000 | — | — |
| **Rekapitulation.** | | | | | | |
| Tit. A. Für die Bahn . . . . . . . . . . . . | 81936 | 3 | 4 | 62264 | 29 | 5 |
| „ B. Gebäude . . . . . . . . . . . . . . | 9919 | 2 | 8 | 11080 | 25 | 7 |
| „ C. Betriebskosten . . . . . . . . . . . | 76977 | 7 | 11 | 77168 | 1 | 10 |
| „ D. Maschinenwesen . . . . . . . . . . . | 107409 | 13 | 8 | 126731 | 26 | 1 |
| „ E. Bekleidung . . . . . . . . . . . . . | 6591 | 29 | 11 | 5897 | 23 | 9 |
| „ F. Verwaltungskosten . . . . . . . . . . | 17302 | — | 3 | 19514 | 16 | 7 |
| „ G. Zinsen und Amortisation . . . . . . . . | 74559 | 29 | 9 | 87059 | 21 | 9 |
| Summa aller Ausgaben | 374695 | 27 | 6 | 389717 | 25 | — |
| Die Einnahmen waren | 544639 | 6 | 5 | 694603 | 2 | 6 |
| Bleibt Reinertrag | 169943 | 8 | 11 | 304885 | 7 | 6 |
| Davon vertheilt als Dividende an die Aktionäre | 135000 | — | — | 180000 | — | — |
| Für den Reservefonds | 34943 | 8 | 11 | 124885 | 7 | 6 |

Die Summe von 124885 Thlr. $7\frac{1}{2}$ Sgr., welche im Jahre 1843 zu dem Reservefonds genommen ist, erscheint im Verhältniß zu dem von andern Bahnen zu diesem Zwecke abgesetzten Quantum sehr ansehnlich, weshalb die Direktion zur Rechtfertigung in ihrem Berichte vom 30. April 1844 Nachstehendes anführt:

„Abgesehen davon, daß die Erfahrung uns täglich mehr lehrt, wie ein starker Reservefonds zur soliden Stellung eines Eisenbahn-Unternehmens unerläßlich ist, so befinden wir uns auch in der besondern Lage, daß wir einerseits eine bedeutende schwebende Schuld haben, die aus dem unzureichenden Baukapital entspringt, und uns zweitens von Eröffnung des Verkehrs an ein Betriebs-Kapital gänzlich gefehlt hat. Außerdem beruht der Werth un-

serer Grundstücke nur auf einer, nach den ersten Verkäufen abgemessenen, also nicht zu garantirenden Schätzung, und wir sind von der Konkurrenz der Potsdam-Magdeburger Bahn bedroht!

„Allen diesen Umständen tritt nur die gewissenhafte Konsolidirung eines Reservefonds entgegen, bis auf andere Weise, am besten wohl bei dem in Aussicht stehenden Baue nach Riesa, das finanzielle Gleichgewicht für die Gesellschaft vollständig hergestellt ist."

Betrachten wir nun die einzelnen Ausgaben zuerst im Jahre 1842 genauer, so finden wir, daß die eigentlichen Betriebskosten 76977 Thlr. 7 Sgr. 11 Pf. betragen haben. Hiervon sind für Reparaturen und Unterhaltung der Räder 9724 Thlr. 2 Sgr. 7 Pf. und für Umänderungen an Wagen 3390 Thlr. 19 Sgr. 8 Pf. ausgegeben. Diese ersteren Kosten vertheilen sich auf die Personenwagen:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| I. Klasse mit | 362 | Thlr. 21 | Sgr. 5 | Pf. |
| II. „ „ | 1245 | „ 9 | „ 10 | „ |
| III. „ verdeckte | 1315 | „ 11 | „ 1 | „ |
| III. „ offene | 94 | „ 15 | „ 10 | „ |
| auf die Güterwagen | 6706 | „ 4 | „ 5 | „ |

Die Wagen haben überhaupt zurückgelegt:

| | | | |
|---|---|---|---|
| a. | die Wagen I. Klasse | $27438\frac{3}{4}$ | Meilen. |
| b. | „ „ II. „ | $94648\frac{1}{2}$ | „ |
| c. | „ „ III. „ verdeckte | $83328\frac{3}{4}$ | „ |
| d. | „ „ III. „ offene | $44691\frac{1}{4}$ | „ |
| e. | „ Packwagen inkl. Post- und Viehwagen . . . . . . . | $375151\frac{1}{2}$ | „ |
| | Summa | $625259\frac{1}{4}$ | Meilen. |

und darnach kommen an Reparaturkosten pro Meile:

| | | | |
|---|---|---|---|
| auf die Personenwagen | I. Klasse | 4,76 | Pf. |
| „ „ „ | II. „ | 4,73 | „ |
| „ „ „ verdeckte | III. „ | 5,68 | „ |
| „ „ „ offene | III. „ | 0,76 | „ |
| „ „ Packwagen . . . . . | | 6,43 | „ |

im Durchschnitt dagegen 5,6 Pfennige.

Durchschnittlich sind gefahren in jedem Wagen

| | | |
|---|---|---|
| I. Klasse | 5,46 | Passagiere. |
| II. „ | 13,38 | „ |
| III. „ | 16,25 | „ |

Packwagen, exklusive der Post- und Viehwagen, 21,22 Ztr.

Für die letztere obige Summe sind 6 Wagen II. Klasse inwendig vollständig garnirt, 30 Personen- und Packwagen mit Bremsen, Obersitzen und Nachtsignalen versehen, ein Wagen II. Klasse in Steegen und ein Wagen III. Klasse in Riemen aufgehängt worden.

Ferner sind 43 neue Achsen und 33 neue Reifen eingezogen und 295 Räder abgedreht worden. Achsenbrüche sind 11 vorgekommen, jedoch nur an Packwagen; zwei dieser Achsenbrüche waren aber die Ursache, daß 7 andere

Achsenbrüche veranlaßt und 23 Packwagen mehr oder minder beschädigt wurden, wodurch sich die Reparaturkosten der Packwagen bis zu der vorangegebenen Höhe gesteigert haben.

Die Ausgabe für Wagenschmiere hat 2112 Thlr. 22 Sgr. 6 Pf. betragen, also durchschnittlich pro Wagen und Meile 1,21 Pf.

Für Maschinenwesen sind zusammen 107409 Thlr. 13 Sgr. 8 Pf. ausgegeben.

Die Lokomotive haben im Ganzen 54159 Meilen durchlaufen, wovon 49180 Nutzmeilen.

Das Verhältniß der durchlaufenen Meilen zu den Nutzmeilen ist daher ziemlich genau wie 11 zu 10.

Auf jede Nutzmeile haben die Maschinen befördert 71,11 Passagiere; ferner:

| | |
|---|---|
| a. an Gewicht der Wagen . . . . . . . . . . . | 812,79 Ztr. |
| b. „ „ „ Passagiere . . . . . . . . . . | 106,66 „ |
| c. „ Frachtgut . . . . . . . . . . . . . | 170,6 „ |
| Summa des Brutto-Gewichts . . . . . . . . . . | 1090,05 Ztr. |
| wovon Netto-Gewicht . . . . . . . . . . . . . | 276,26 „ |

Das Brutto verhält sich also zum Netto wie 1 zu 3,93.

Die Kosten der Maschinenreparatur beliefen sich für jede durchlaufene Meile

| | |
|---|---|
| auf . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 3,96 Sgr. |
| für Umänderungen und Anschaffungen . . . . . . . | 0,63 „ |
| Tagelohn für Putzen, Schmieren, Wasserpumpen rc. . . . | 2,78 „ |
| Gehalte der Maschinisten und Feuerleute inkl. Meilengelder | 6,22 „ |
| Heizung inkl. der Vorwärmer auf den Stationen . . . | 42,54 „ |
| Unterhaltung an Oel und Hanf . . . . . . . . . . | 3,69 „ |
| Summa | 1 Thlr. 29½ Sgr. |

Der Güterverkehr nahm 14746 Nutzmeilen in Anspruch, wofür die Ausgaben circa 94360 Thlr. betrugen. Dafür wurden 6,715550 Zentner eine Meile weit befördert; der Zentner kostete also pro Meile 5 Pf., welcher Kostenbetrag bei vermehrtem Güterverkehr sich vermindern wird, da ein großer Theil der darauf in Ansatz zu bringenden Kosten bei schwachem oder starkem Verkehr derselbe bleibt.

Der Personenverkehr nahm 34434 Nutzmeilen in Anspruch, wofür die Ausgabe 220336 Thlr. betrug, und da 3,497143 Personen eine Meile weit befördert wurden, so kostet der Transport einer Person pro Meile 22,99 Pf., also so viel, als der Transport von 4,6 Zentner Güter.

Für Feuerungsmaterial wurden inkl. des Anheizens der Maschine und des Vorwärmers im Jahre 1842: 76813 Thlr. 9 Sgr. 6 Pf. oder pro Nutzmeile 1 Thlr. 16 Sgr. 4 Pf. ausgegeben.

Der Vorrath englischer Steinkohlen bestand im Anfange des Jahres 1842 in

| | | |
|---|---|---|
| | 61230 Scheffeln | in Berlin, |
| und | 21949 „ | in Wittenberg. |
| Summa . . | 83179 Scheffel. | |

Hierzu wurden ferner bezogen:

78893 Scheffel nach Berlin,
144103 „ „ Wittenberg

und als Proben für den Bedarf pro 1843:

4476 Scheffel.

Summa . . 310651 Scheffel.

Der Durchschnittspreis der Kohlen im Jahre 1842 stellte sich auf 24 Thlr. 17 Sgr. 9 Pf. pro Last (von 72 Scheffeln) oder beinahe 10¼ Sgr. pro Scheffel.

Von dem oben angegebenen Quantum wurden 207300 Scheffel gebrannt und ergaben 246980 Scheffel Koaks, also durchschnittlich 119⅙.

Nach Abrechnung der Koaks-Abfälle, welche zur Feuerung in den Werkstätten und zur Heizung der Bahnwärterbuden verbraucht wurden, stellte sich der Preis der Koaks zur Lokomotive-Heizung auf 19 Sgr. 1½ Pf. pro Korb (à 2 Scheffel) inkl. aller Kosten auf den Tender.

Der Verbrauch von Koaks im Jahre 1842, einschließlich der Heizung der Reserve-Maschinen, betrug 116887 Körbe (à 2 Scheffel), also pro Nutzmeile 4¾ Scheffel oder 4,31 für jede durchlaufene Meile. Es wurden ferner verbraucht für jede durchlaufene Meile:

0,51 Kubikf. Holz und 0,67 Pfd. Oel und

für jede Nutzmeile

0,56 Kubikf. Holz und 0,74 Pfd. Oel

Bei der Total-Summe aller Betriebsausgaben im Jahre 1842 von 374695 Thlr. auf 49180 Nutzmeilen Fahrt, kostete jede Meile Fahrt 7,61 Thlr. —

Im Jahre 1843 beliefen sich die Kosten der Unterhaltung der Bahn und Gebäude auf 73345 Thlr. 23 Sgr., worunter begriffen sind:

ad A. e) für Vervollständigungen auf der Bahnlinie 4821 Thlr.

ad B. a) für Einrichtung einer zweiten Durchfahrt im Berliner Lokomotivschuppen . . . . . . 2140 „

und dennoch sind im Ganzen für diesen Titel 18509 Thlr. weniger ausgegeben als im Jahre 1842.

Eine fortdauernde Ersparniß ist durch eine Versetzung der Wärterbuden erreicht worden, indem diese die Einziehung von vier Bahnwärterposten möglich gemacht hat, ohne die Sicherheit des Fahrdienstes irgend zu vermindern, oder gegen die desfallsigen polizeilichen Vorschriften zu verstoßen.

Den ad Tit. C. unter k. berechneten Ausgaben von 9230 Thlr. sind noch 600 Thlr. für Abnutzung des Inventars und Verzinsung des Anlagekapitals hinzuzurechnen, wonach sich für die An- und Abfuhr von 319307 Ztr. etwa 11 Pf. pro Ztr. Kosten ergeben.

Im Ganzen übersteigen die Betriebskosten des Jahres 1843 die vom Jahre 1842 nur um 191 Thlr.; sie sind sogar eigentlich geringer, da man die aus dem Jahre 1842 zu leistenden Zahlungen für Provision in Abzug bringen muß.

Die Ausgaben für Maschinenwesen sind dagegen um 19300 Thlr. größer als die des Jahres 1842, wovon allein auf Brennmaterial 12300 Thlr. kommen. Die bedeutende Steigerung des Verkehrs wird diese Ausgabe vollständig erklären.

Es sind über die Bahn gegangen:

668 Güterzüge,
730 Zwischenzüge (mit Personen und Gütern),
1280 regelmäßige Personenzüge,
22 Extrazüge,

wovon 156 Züge, ihrer Stärke wegen in zwei Abtheilungen gehen mußten.

Die Lokomotive haben im Ganzen 65859 Meilen durchlaufen, wovon 57834 Nutzmeilen sind, folglich 11700 Meilen oder 8754 Nutzmeilen mehr als im Jahre 1842.

Auf den Güterverkehr kommen 22984 und auf den Personenverkehr 34850 Nutzmeilen, und es sind einschließlich der Passagiere, des Gepäcks der Equipagen, der Güter, des Viehs, Brenn- und sonstigen Materials für die Bahn und der Transportwagen selbst über 70,622000 Ztr. Brutto über die Bahn gegangen.

Die Kosten der Maschinen-Reparatur betrugen für jede durchlaufene

| | | | |
|---|---|---|---|
| Meile . . . . . . . . . . . . . . . . | 5 | Sgr. | — Pf. |
| für Umänderungen . . . . . . . . . . . | 1,12 | „ | — „ |
| Lohn für Putzen, Schmieren, Wasserpumpen . . | 2,12 | „ | — „ |
| Gehalte der Maschinisten und Feuerleute inkl. Meilengelder . . . . . . . . . . . . . . | 5,22 | „ | — „ |
| Heizung, inkl. der Vorwärmer auf den Stationen (0,58 Kubikfuß Holz pro Nutzmeile) | 41,04 | „ | — „ |
| Unterhaltung an Oel und Hanf . . . . . . (0,72 Pfd. Oel pro Nutzmeile.) | 2,08 | „ | — „ |
| Summa . | 1 Thlr. 27 | Sgr. | 10 Pf. |

also 1 Sgr. 8 Pf. pro Meile weniger als im Jahre 1842.

Für Feuerungsmaterial sind im Jahre 1843 89107 Thlr. 29 Sgr. 5 Pf. also 12294 Thlr. 19 Sgr. 11 Pf. mehr ausgegeben als im Jahre 1842. Pro Nutzmeile betragen jedoch die Kosten im Jahre 1842: 1 Pf. mehr als im Jahre 1843, indem die Nutzmeile im letzteren Jahre auf 1 Thlr. 16 Sgr. 3 Pf., im Jahre 1842 dagegen auf 1 Thlr. 16 Sgr. 4 Pf. zu stehen kam.

| | |
|---|---|
| Der Steinkohlenbestand war im Januar 1843 | 101251 Scheffel, |
| im Laufe des Jahres 1843 wurden bezogen . . . | 356699 „ |
| | 457950 Scheffel. |

Der Durchschnittspreis der bezogenen Kohlen stellte sich auf 23 Thlr. 21 Sgr. pro Last (also 26¾ Sgr. billiger als im Jahre 1842), und es wurden 243380 Scheffel gebrannt, welche 287414 Scheffel Koaks ergaben, also durchschnittlich etwas über 18 pCt.

Der Preis der Koaks zur Lokomotive-Heizung stellte sich inkl. aller Unkosten auf 18⅔ Sgr. pro Korb (von 2 Scheffel); für den Betrieb wurden jedoch pro Korb 20 Sgr. berechnet.

Einschließlich der Heizung der Reserve-Maschinen wurden 259550 Scheffel Coaks verbraucht, was auf jede durchlaufene Meile 4 Scheffel und pro Nutzmeile 4½ Scheffel beträgt und eine Ersparung von ¼ Scheffel pro Nutzmeile gegen 1842 ergiebt.

In den Werkstätten wurden 1674 Scheffel Kohlen und 7980 Scheffel kleine Koaks verbraucht, und der Bestand am Jahresschlusse war

212896 Scheffel Kohlen,
17583 „ Koaks,
211 Klafter Holz,

im Gesammtwerthe von 75450 Thlr. 5 Sgr.

Die Kosten für die Bekleidung haben 1843 etwa 700 Thlr. weniger betragen, als im Jahre 1842, obschon des ansehnlich gesteigerten Verkehrs wegen das Wagen- und Maschinen-Personal vermehrt werden mußte, und sich die Zweckmäßigkeit herausgestellt hatte, sämmtliche Einnehmer zu uniformiren, um sie dem Publikum äußerlich erkennbar zu bezeichnen.

Für die ausgegebene Summe von 5898 Thlr. sind 328 Beamte in Uniform erhalten, 32 Lokomotivführer und Feuerleute mit warmer Winterkleidung und 52 Reservewärter mit Mützen versehen, auch sämmtliche Reparaturen besorgt und Schutzwaffen für die Bahn-Nachtwachen, so wie Seitengewehre für die Bahnmeister angeschafft worden. Die Nothwendigkeit dieser Bewaffnung hatte sich durch mehrere Angriffe auf die Bahn-Nachtwachen und Diebstahl mit Einbruch in die Bahnwärterbuden ergeben.

Die gesammten eigentlichen Betriebs-Ausgaben (302658 Thlr.) überstiegen, bei einer um 154252 Thaler vermehrten Einnahme, die Betriebsausgaben des Jahres 1842 (300136 Thlr.) nur um 2522 Thlr. —

Diese Resultate des Betriebes sind eine neue Bestätigung der auch auf andern Bahnen schon gemachten Erfahrung:

> daß selbst durch eine bedeutende Vermehrung des Verkehrs auf Eisenbahnen die Unkosten (große Unfälle abgerechnet) nicht erheblich gesteigert werden,

indem der größte Theil der verschiedenen, dem Betriebe zu belastenden Kosten bei schwachem wie bei starkem Verkehr sich im Betrage beinahe gleich bleibt, was bis zu einem gewissen Grade selbst vom Heizungs-Material gilt, wo es eben am vortheilhaftesten ist, wenn die Züge so stark sind, daß sie die volle Kraft der Maschinen in Anspruch nehmen.

Die nachstehende Zusammenstellung der monatlichen Einnahmen mit den monatlichen, nach Titeln spezifizirten Ausgaben des Jahres 1843 wird die Richtigkeit obiger Bemerkung übersichtlich anschaulich machen.

| Ausgabe. | Januar. Thlr. | sg. | pf. | Februar. Thlr. | sg. | pf. | März. Thlr. | sg. | pf. | April. Thlr. | sg. | pf. | Mai. Thlr. | sg. | pf. | Juni. Thlr. | sg. | pf. | Zusammen. Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| A. Die Bahn | 815 | 28 | 11 | 1503 | 20 | 7 | 1383 | — | 11 | 1507 | 10 | 6 | 1781 | 28 | 6 | 1807 | 22 | 9 | 8799 | 22 | 2 |
| B. Gebäude | 981 | 1 | 2 | 939 | — | — | 678 | 22 | 1 | 397 | 13 | 6 | 424 | 21 | 10 | 1275 | 15 | 8 | 4696 | 14 | 3 |
| C. Betriebskosten | 3235 | 12 | 2 | 1929 | 7 | 6 | 2065 | 21 | 4 | 2381 | 21 | 3 | 3141 | 13 | 7 | 2451 | 8 | 11 | 15204 | 24 | 9 |
| D. Feuerung für Maschinen | 9035 | 25 | 2 | 6425 | 8 | 9 | 7819 | 17 | 8 | 8015 | 6 | — | 7276 | 15 | — | 6579 | 28 | 3 | 45152 | 10 | 10 |
| E. Sonstiger Verbrauch an Feuerung | 568 | 6 | 4 | 337 | 26 | — | 293 | 6 | 1 | 258 | 20 | 4 | 13 | 16 | 8 | 5 | — | — | 1476 | 15 | 5 |
| F. Lokomotiv-Reparatur | 1857 | 6 | 7 | 1204 | 8 | 9 | 1575 | 1 | 10 | 1460 | 27 | 11 | 1659 | 10 | 6 | 2475 | 12 | — | 10232 | 7 | 7 |
| G. Wagen-Reparatur | 1065 | 24 | 1 | 855 | 6 | 5 | 1878 | 6 | 4 | 1126 | 18 | 4 | 1036 | 4 | 3 | 1760 | 24 | 7 | 7722 | 24 | — |
| H. Gehalte | 7631 | 5 | — | 7318 | 5 | 6 | 7565 | 12 | — | 7169 | 2 | 4 | 7597 | 18 | 11 | 7517 | 15 | — | 44798 | 28 | 9 |
| I. Bekleidung | 137 | 25 | — | 91 | 15 | — | 37 | — | — | 179 | 3 | — | 145 | 20 | — | 388 | 1 | — | 979 | 4 | — |
| K. Verwaltungskosten | 216 | 1 | — | 219 | 5 | 11 | 275 | 8 | 8 | 277 | 29 | 11 | 207 | 8 | 1 | 341 | 10 | 11 | 1537 | 4 | 6 |
| Betriebs-Ausgaben | 25544 | 15 | 5 | 20823 | 14 | 5 | 23571 | 6 | 11 | 22774 | 3 | 1 | 23284 | 7 | 4 | 24602 | 19 | 1 | 140600 | 6 | 3 |
| Gratifikationen | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | (s. S. 418.) | | |
| Tantièmen | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | | | |
| L. Zinsen und Amortisationen | 7323 | 21 | 6 | 7492 | 7 | — | 7274 | 25 | — | 7150 | — | — | 7261 | 21 | — | 7180 | 24 | — | 43683 | 8 | 6 |
| Total-Ausgaben | 32868 | 6 | 11 | 28315 | 21 | 5 | 30846 | 1 | 11 | 29924 | 3 | 1 | 30545 | 28 | 4 | 31783 | 13 | 1 | 184283 | 14 | 9 |
| Einnahme | 38755 | 11 | 3 | 30832 | 21 | 7 | 39246 | 15 | 9 | 57614 | 6 | 2 | 63389 | 5 | 8 | 64982 | 27 | 4 | 294820 | 27 | 9 |

Ab: Dessauer Brückengeld und Vergütung auf die sächsische Bahnstrecke s. S. 418.

| Ausgabe. | Juli. Thlr. | sg. | pf. | August. Thlr. | sg. | pf. | September. Thlr. | sg. | pf. | Oktober. Thlr. | sg. | pf. | November. Thlr. | sg. | pf. | Dezember. Thlr. | sg. | pf. | Zusammen. Thlr. | sg. | pf. | Summa für das ganze Jahr. Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| A. Die Bahn | 1581 | 7 | 5 | 2420 | 2 | — | 2951 | 9 | 2 | 1722 | 13 | 4 | 1627 | 22 | 4 | 1941 | 12 | — | 12244 | 6 | 3 | 21043 | 28 | 5 |
| B. Gebäude | 744 | 27 | 1 | 1110 | 4 | — | 1001 | 13 | 4 | 932 | 25 | 11 | 1553 | 23 | — | 1041 | 8 | — | 6384 | 11 | 4 | 11080 | 25 | 7 |
| C. Betriebskosten | 3068 | 7 | 1 | 3059 | 17 | 4 | 3599 | 14 | 7 | 3140 | 6 | 11 | 3405 | 7 | 10 | 2431 | 22 | 6 | 18704 | 16 | 3 | 33909 | 11 | — |
| D. Feuerung für Maschinen | 7969 | 11 | 7 | 6872 | 6 | — | 7732 | 15 | — | 7566 | 23 | 4 | 6478 | 8 | 5 | 7336 | 14 | 5 | 43955 | 18 | 9 | 89107 | 29 | 7 |
| E. Sonst. Verbrauch an Feuerung | 5 | — | 8 | — | 24 | — | — | — | — | 649 | 26 | 8 | 138 | 8 | 7 | 509 | 8 | 3 | 1303 | 8 | 2 | 2779 | 23 | 7 |
| F. Lokomotiv-Reparatur | 2093 | 20 | 10 | 2006 | — | 6 | 3395 | 22 | 3 | 1783 | 12 | 11 | 4534 | 10 | 4 | 1765 | 24 | 3 | 15579 | 1 | 1 | 25811 | 8 | 8 |
| G. Wagen-Reparatur | 1683 | 19 | 8 | 1544 | 17 | 7 | 1204 | 25 | 2 | 750 | 25 | 6 | 740 | 10 | 6 | 602 | 21 | 7 | 6527 | — | — | 14249 | 24 | — |
| H. Gehalte | 7096 | 19 | — | 7538 | 7 | 6 | 7051 | 16 | 3 | 7666 | 21 | — | 7448 | 10 | 6 | 7280 | 7 | 6 | 44081 | 21 | 9 | 88880 | 20 | 6 |
| I. Bekleidung | 37 | 10 | — | 251 | 11 | 6 | 1269 | 11 | 10 | 152 | — | — | 480 | 2 | 6 | 2728 | 13 | 11 | 4918 | 19 | 9 | 5897 | 23 | 9 |
| K. Verwaltungskosten | 123 | 24 | 3 | 67 | 4 | 11 | 548 | 6 | — | 347 | 19 | 8 | 345 | 11 | 3 | 246 | 26 | — | 1679 | 2 | 1 | 3216 | 6 | 7 |
| Betriebs-Ausgaben | 24403 | 27 | 7 | 24870 | 5 | 4 | 28754 | 13 | 7 | 24712 | 25 | 3 | 26751 | 25 | 3 | 25884 | 8 | 5 | 155377 | 15 | 5 | 295977 | 21 | 8 |
| Gratifikationen | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 2427 | — | — |
| Tantiemen | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 5392 | 27 | — |
| L. Zinsen und Amortisationen | 7389 | 26 | — | 6895 | 3 | — | 7582 | 13 | — | 6883 | — | — | 7065 | 2 | 3 | 7560 | 29 | — | 43376 | 13 | 3 | 87059 | 21 | 9 |
| Total-Ausgaben | 31793 | 23 | 7 | 31765 | 8 | 4 | 36336 | 26 | 7 | 31595 | 25 | 3 | 33816 | 27 | 6 | 33445 | 7 | 5 | 206573 | 25 | 8 | 390857 | 10 | 5 |
| Einnahmen | 80992 | 29 | 4 | 72029 | 19 | 9 | 78435 | 10 | 9 | 69446 | 9 | 11 | 48603 | 15 | — | 51413 | 25 | 5 | 400921 | 20 | 2 | 695742 | 17 | 11 |
| Ab: Dessauer Brückengeld und Vergütung auf die sächsische Bahnstrecke | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1139 | 15 | 5 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 694603 | 2 | 6 |

Die monatl. Einnahmen variiren zwischen 80993 Thlr. und 30833 Thlr. (Differenz 50160 Thlr.); die Ausgaben aber nur zwischen 29061 Thlr. und 20823 Thlr. (Differenz 8238 Thlr.); bei der höchsten Monats-Einnahme von 80993 Thlr. betrug die Ausgabe 24404 Thlr., und bei der niedrigsten Monats-Einnahme von 30833 Thlr. beliefen sich die Ausgaben auf 20833 Thlr.

Die Differenz der Ausgaben im Januar und Juli war nur 1140 Thlr., während die Einnahme beider Monate um 42238 Thlr. differirt.

Es muß bemerkt werden, daß in dieser Zusammenstellung die Ausgaben nicht gerade immer in dem Monat, in welchem die Zahlung Statt gefunden, sondern nach dem wirklichen Bedarfe und Verbrauche im betreffenden Monat ermittelt und aufgeführt worden sind.

### i. Fahrordnung, Tarife.

Zwischen Berlin und Köthen gehen täglich in beiden Richtungen zwei Personen-, ein Güter- und ein Zwischenzug, von denen die beiden letzten mit ermäßigter Geschwindigkeit fahren. Der Zwischenzug, sowohl von Berlin als von Köthen, befördert Personen in II. und III. Wagenklasse, so wie Güter nach allen Stationen, und übernachtet in Wittenberg. Die Güterzüge nach Magdeburg, Halle und Leipzig, womit keine Personen befördert werden, fallen, außer der Leipziger Meßzeit, alle Montage aus. Die Fahrten auf der Magdeburg-Leipziger, Leipzig-Dresdener und Braunschweiger Eisenbahn schließen sich dergestalt an obige, daß man am nämlichen Tage von Berlin resp. nach Dresden, Magdeburg und Braunschweig gelangen kann. Nach der Eröffnung der Bahnstrecke von Braunschweig nach Hannover, welche Mitte des Jahres 1844 bevorsteht, sollen die Fahrten so in einander greifen, daß man die Reise von Berlin bis Hannover und umgekehrt ebenfalls an einem Tage zurücklegen kann.

Zur Ordnung der Fahrten tragen sehr wesentlich die Vermehrung und Verlängerung der Ausweichstellen mit doppeltem Geleise bei.

## Fahrtaxe in Silbergroschen, für eine Person.

| | nach Berlin. | | | nach Trebbin. | | | nach Luckenwalde | | | nach Jüterbogk. | | | nach Zahna. | | | nach Wittenberg. | | | nach Koswig. | | | nach Roßlau. | | | nach Dessau. | | | nach Köthen. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Wagenklasse | 1. | 2. | 3. | 1. | 2. | 3. | 1. | 2. | 3. | 1. | 2. | 3. | 1. | 2. | 3. | 1. | 2. | 3. | 1. | 2. | 3. | 1. | 2. | 3. | 1. | 2. | 3. | 1. | 2. | 3. |
| von | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Berlin . . . . | — | — | — | 30 | 20 | 12 | 40 | 27 | 17 | 55 | 35 | 22 | 70 | 45 | 28 | 80 | 52 | 32 | 90 | 60 | 36 | 100 | 68 | 42 | 105 | 70 | 44 | 120 | 80 | 50 |
| Trebbin . . . . | 30 | 20 | 12 | — | — | — | 14 | 9 | 6 | 25 | 16 | 10 | 40 | 27 | 17 | 50 | 35 | 21 | 60 | 40 | 25 | 75 | 50 | 32 | 78 | 52 | 32 | 95 | 63 | 39 |
| Luckenwalde . | 40 | 27 | 17 | 14 | 9 | 6 | — | — | — | 12 | 8 | 5 | 30 | 20 | 12 | 40 | 27 | 16 | 48 | 32 | 20 | 63 | 42 | 26 | 67 | 45 | 27 | 82 | 55 | 34 |
| Jüterbogk . . . | 55 | 35 | 22 | 25 | 16 | 10 | 12 | 8 | 5 | — | — | — | 18 | 12 | 7 | 30 | 20 | 12 | 38 | 25 | 16 | 50 | 34 | 21 | 55 | 37 | 23 | 72 | 48 | 30 |
| Zahna . . . . | 70 | 45 | 28 | 40 | 27 | 17 | 30 | 20 | 12 | 18 | 12 | 7 | — | — | — | 12 | 8 | 5 | 21 | 15 | 9 | 35 | 23 | 14 | 40 | 27 | 16 | 55 | 37 | 23 |
| Wittenberg . . | 80 | 52 | 32 | 50 | 35 | 21 | 40 | 27 | 16 | 30 | 20 | 12 | 12 | 8 | 5 | — | — | — | 10 | 7 | 4 | 25 | 16 | 10 | 30 | 20 | 12 | 45 | 30 | 19 |
| Koswig . . . . | 90 | 60 | 36 | 60 | 40 | 25 | 48 | 32 | 20 | 38 | 25 | 16 | 21 | 15 | 9 | 10 | 7 | 4 | — | — | — | 15 | 10 | 6 | 20 | 14 | 8 | 35 | 24 | 15 |
| Roßlau . . . . | 100 | 68 | 42 | 75 | 50 | 32 | 63 | 42 | 26 | 50 | 34 | 21 | 35 | 23 | 14 | 25 | 16 | 10 | 15 | 10 | 6 | — | — | — | 6½ | 4½ | 3 | 21½ | 15½ | 10½ |
| Dessau . . . . | 105 | 70 | 44 | 78 | 52 | 32 | 67 | 45 | 27 | 55 | 37 | 23 | 40 | 27 | 16 | 30 | 20 | 12 | 20 | 14 | 8 | 6½ | 4½ | 3 | — | — | — | 18 | 12 | 7½ |
| Köthen . . . . | 120 | 80 | 50 | 95 | 63 | 39 | 82 | 55 | 34 | 72 | 48 | 30 | 55 | 37 | 23 | 45 | 30 | 19 | 35 | 24 | 15 | 21½ | 15½ | 10½ | 15 | 11½ | 7½ | — | — | — |

| | I. Klasse. | | II. Klasse. | | III. Klasse. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Thlr. | Sgr. | Thlr. | Sgr. | Thlr. | Sgr. |
| Von Berlin bis Magdeburg . . | 4 | 20 | 3 | 5 | 2 | — |
| „ „ Halle . . . . | 4 | 29 | 3 | 9 | 2 | $1\frac{1}{2}$ |
| „ „ Leipzig . . . | 5 | 15 | 3 | 20 | 2 | 10 |
| „ „ Großbeeren . . | — | — | — | 10 | — | 6 |
| „ „ Ludwigsfelde . . | — | — | — | 13 | — | 8 |
| „ Großbeeren bis Ludwigsfelde | — | — | — | 4 | — | $2\frac{1}{2}$ |
| „ „ „ Trebbin . . | — | — | — | 8 | — | 5 |
| „ Ludwigsfelde bis „ . . | — | — | — | 5 | — | 3 |

Zur Bequemlichkeit der auf der Eisenbahn von Berlin nach Braunschweig Reisenden können in Berlin seit dem 1. Januar 1844 außer den Fahrbillets bis Magdeburg auch Billets von Magdeburg bis Braunschweig gelöst und das Reisegepäck zur Beförderung von Berlin bis Braunschweig aufgegeben werden.

Der Preis der Billets von Magdeburg bis Braunschweig ist:

I. Kl. $2\frac{5}{6}$ Thlr.
II. „ $1\frac{3}{6}$ „
III. „ $1\frac{1}{6}$ „

} Freigepäck 50 Pf. Für jede 10 Pf. mehr sind 7 Sgr. von Berlin bis Braunschweig zu zahlen.

Vom gleichen Zeitpunkte an ist das Personengeld zwischen den Stationen Dessau und Köthen

in I. Wagenklasse von 15 Sgr. auf 18 Sgr.,
„ II. „ „ $11\frac{1}{4}$ „ „ 12 „

erhöht worden.

## Bemerkungen.

1. Jeder Reisende hat sich zeitig mit dem erforderlichen Passe oder einer Paßkarte zu versehen, indem bei Verhinderung der Abreise wegen desfallsiger Mängel aus polizeilichen Gründen die Rückgabe bereits bezahlten Fahrgeldes nicht Statt finden kann.
2. Jedes Fahrbillet ist nur für die darauf gestempelte Fahrt gültig, daher jeder Käufer sofort zu prüfen hat, ob es auf die gewünschte Fahrt lautet; spätere Reklamationen können nicht berücksichtigt werden.
3. Sichtlich kranke Personen, namentlich Epileptische, Ausschlags- oder Gemüthskranke, so wie Personen im trunkenen Zustande und überhaupt solche, welche durch ihre Nachbarschaft oder durch ungebührliches Betragen den Mitreisenden augenscheinlich lästig fallen, können zur Mit- oder resp. Weiterfahrt (mit Verlust des gezahlten Fahrgeldes) nicht zugelassen werden.
4. Nur kleine Kinder, welche noch nicht gehen können, also im Arme getragen werden müssen, werden frei befördert; Kinder unter 10 Jahren zwei auf ein Billet; für ältere Kinder aber müssen Fahrbillets wie für Erwachsene gelöst werden.

Für ein Kind unter zehn Jahren in I. Wagenklasse ist ein Billet

II. Klasse, in II. Klasse ein Billet III. Klasse, und in III. Wagenklasse ist für ein Kind und einen Erwachsenen ein Billet II. Klasse zu lösen.

5. Es können geschlossene Koupés zu 6 Personen in Wagen I. Klasse, zu 8 Personen in Wagen II. Klasse, und zu 10 Personen in Wagen III. Klasse genommen werden, in welche dann auch einige Kinder über die Zahl mitzunehmen unverwehrt ist. Solche Koupés können jedoch nur bis Köthen garantirt werden.

6. Der Umtausch von Billets am Abfahrtsorte kann nur zu einer höhern Wagenklasse, vor dem Schlusse der Kasse, und zu derselben Fahrt Statt finden.

Wer von Zwischen-Stationen aus in einer bessern Wagenklasse weiter fahren will, hat zu einem Billet II. Klasse noch ein Billet III. Klasse zu nehmen, um in I. Klasse, und zu einem Billet III. Klasse noch ein zweites dergleichen, um in der II. Klasse fahren zu können.

Nur in Berlin und Köthen geben die zur I. und II. Wagenklasse gelösten Billets unbedingten Anspruch auf solche Wagenplätze, auf den Zwischen-Stationen aber nur in so weit, als in den daselbst ankommenden Wagen I. und II. Klasse noch Plätze unbesetzt sind. Wo dies nicht der Fall ist, können die etwa schon gelösten Billets gegen Erstattung des Betrages zurückgegeben oder gegen Billets III. Klasse und Rückempfang des Mehrbetrages umgetauscht werden.

7. Tabakrauchen ist in der I. Wagenklasse unter keiner Bedingung gestattet; in II. Wagenklasse nur dann, wenn keiner der im Koupé Sizzenden dagegen Einspruch thut.

8. Versäumte Abfahrt begründet überall keinen Anspruch irgend einer Art. Eine unterbrochene Fahrt berechtigt nur zur Rückforderung des bezahlten Fahrgeldes pro rata Seitens derjenigen, welche etwa nicht mit demselben Zuge später, oder mit dem nächstfolgenden Zuge weiter fahren wollen.

9. Wer bei der Revision ohne Billet oder mit einem unrichtigen befunden würde, ist zur Nachzahlung des Fahrgeldes für die ganze, schon zurückgelegte Fahrt des Zuges und für den Platz, auf welchem er sich befindet, verpflichtet.

10. Die Fahrbillets haben dieselbe Farbe wie die Wagenklasse, auf welche sie lauten (I. Klasse roth, II. Klasse gelb, III. Klasse grün), und über den Wagen oder über einzelnen Koupés sind die Ortsnamen der verschiedenen Stationen aufgesteckt, wohin der Zug geht. Die Aufnahme in einen andern Wagen oder in ein anderes Koupé, als über welchem der im Fahrbillet genannte Bestimmungsort aufgesteckt ist, kann kein Passagier verlangen.

11. Fahrbillets direkt bis Magdeburg und Leipzig (ohne Umladen des Gepäcks in Köthen) können nur von Berlin ab gelöst werden, von den Zwischen-Stationen aus aber nicht weiter als bis Köthen, wo neue Billets gelöst werden müssen.

12. Hunde dürfen nicht in den Personenwagen, können aber in besonderen Behältnissen gegen Fahrbillets (à 1 Sgr. pro Meile) mitgenommen werden, ohne daß jedoch dafür irgend eine Garantie geleistet wird.

## Tarif für Ueberfracht.

Seit dem 1. Januar 1844 sind statt der bisherigen 40 Pfund Freigepäck à Person 50 Pfund Freigepäck gestattet, und ist die bisherige Abstufung für Uebergewicht von 60 und resp. 50 Pfund auf eine Skala von 10 zu 10 Pfund ermäßigt worden.

Die Taxe für jede 10 Pfund Uebergewicht beträgt:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| zwischen | Berlin | und | Magdeburg | 4½ | Sgr., |
| " | " | " | Halle | 4½ | " |
| " | " | " | Leipzig | 5 | " |
| " | " | " | Köthen | 3½ | " |
| " | " | " | Braunschweig | 7 | " |

und für geringere Strecken nach dem auf allen Stationen aushängenden Tarife.

Der niedrigste Tarifsatz für Uebergewicht wird 1 Sgr. betragen.

## Bemerkungen.

1. Das Passagiergepäck muß mit dem Namen des Eigenthümers und dem Bestimmungsorte deutlich bezeichnet und festgepackt oder verschlossen, spätestens eine halbe Stunde vor der Abfahrt, unter Vorlegung des Fahrbillets, in die Gepäcks-Expedition eingeliefert und daselbst die etwaige Ueberfracht berichtigt werden, widrigenfalls der Reisende es sich selbst beizumessen hat, wenn die Beförderung unterbleibt.
2. Gegen ordnungsmäßig eingeliefertes Gepäck werden unentgeltlich Garantiescheine ertheilt, durch welche dasselbe von der Gesellschaft mit einem Thaler pro Pfund garantirt wird. Alles Gepäck muß gewogen werden. Nur kleinere Gegenstände darf der Reisende, so weit dies ohne Belästigung der Mitfahrenden geschehen kann, bei sich im Wagen unter eigener Aufsicht behalten, jedoch ohne irgend eine Vertretung dafür Seitens der Gesellschaft.
3. Der Inhaber eines Garantiescheines hat solchen sorgsam zu verwahren, indem das darin bezeichnete Gepäck jedem Vorzeiger des Scheins gegen dessen Zurückgabe ausgeliefert und dadurch die Gesellschaft von jedem weitern Anspruche befreit wird. Aushändigung des Gepäcks, worüber der Garantieschein nicht beizubringen ist, kann nur nach vollständiger Legitimation des Eigenthümers oder nach Befinden gegen Sicherheit erfolgen.

   Der Inhaber des Garantiescheins kann, falls er nach Ankunft am Bestimmungsorte die sofortige Auslieferung des Gepäcks nicht selbst abwarten will, dasselbe beliebig, jedoch innerhalb 24 Stunden nach der Ankunft in den bestimmten Expeditionsstunden gegen Rückgabe des Garantiescheins abfordern lassen. Nach Ablauf von 24 Stunden ist für

jedes Stück Gepäck 1 Sgr. Lagergeld täglich zu entrichten, und für Beschädigung oder Verderben wird nicht gehaftet.

4. Mangelhafte oder unzureichende Emballage hebt jeden Anspruch wegen beschädigten Gepäcks auf.
5. Gepäck, welches Flüssigkeiten oder andere Substanzen enthält, durch welche auf irgend eine Weise das eigene oder anderes Gepäck beschädigt werden kann, darf nicht eingeliefert werden, widrigenfalls der Eigenthümer für allen dadurch entstehenden Schaden verantwortlich ist.
7. Alle in den Wagen oder auf den Bahnhöfen von Reisenden verlorene Sachen müssen von den Wagen- und Bahnhofswärtern in die Gepäcks-Expedition zu Berlin eingeliefert werden, wo dieselben von den Eigenthümern nach gehöriger Legitimation in Empfang genommen werden können.
8. Die uniformirten und mit einer Nummer und den Buchstaben B. A. E. an der Mütze versehenen Gepäckträger auf dem Berliner Bahnhofe führen gedruckte polizeiliche Erlaubnißscheine bei sich, mit Taxe für die verschiedenen Dienstleistungen für Reisende, welche sie auf Verlangen vorzuzeigen und streng einzuhalten verpflichtet sind. Auf erwiesene Ueberschreitung derselben erfolgt die Bestrafung oder Entlassung der Kontravenienten.

## Equipagen-Transport.

(I. bedeutet 4- oder 2sitzige Kutschen mit unbeweglichem Verdecke, II. alle andere leichtere Equipagen.)

| Von | bis Berlin. | | bis Jüterbogk. | | bis Wittenberg. | | bis Dessau. | | bis Köthen. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | I. Thlr. | II. Thlr. | I. Thlr. | II. Thlr. | I. Thlr. | II. Thlr. | I. Thlr. | II. Thlr. | I. Thlr. | II. Thlr. |
| Berlin . . . . | — | — | 9 | 7 | 12½ | 9¾ | 16¼ | 13 | 18 | 15 |
| Jüterbogk . . . | 9 | 7 | — | — | 5 | 3½ | 9 | 7 | 12 | 9 |
| Wittenberg . . . | 12½ | 9¾ | 5 | 3½ | — | — | 5 | 3½ | 7½ | 5½ |
| Dessau . . . . | 16¼ | 13 | 9 | 7 | 5 | 3½ | — | — | 3 | 2½ |
| Köthen . . . . | 18 | 15 | 12 | 9 | 7½ | 5½ | 3 | 2½ | — | — |

Von Berlin bis Magdeburg I. 25 Thlr. II. 18 Thlr.
" " " Halle " 22½ " " 16⅔ "
" " " Leipzig " 27 " " 19 "

### Bemerkungen.

Die Equipagen müssen spätestens eine Stunde vor Abgang des Zuges auf dem Bahnhofe, unter Vorzeigung des dafür gelösten Billets, abgeliefert werden. — Nach Ankunft auf der Bestimmungs-Station wird gegen Zurückgabe des Billets an den Zugführer die Equipage ausgeliefert, und muß spä-

testens innerhalb zwei Stunden vom Bahnhofe abgefahren werden, widrigenfalls für jede Equipage pro Stunde 5 Sgr. Standgeld zu entrichten ist.

In Berlin werden Equipagen auf Anmeldung (12 Stunden vor Abgang des betreffenden Zuges) in der Billet-Expedition oder in einem der Anmeldelokale in der Stadt gegen billige Vergütung sowohl nach dem Bahnhofe abgeholt als von da abgefahren.

Der Abholer der Equipage muß sich durch Abgabe des von der Güter-Expedition abgestempelten Duplikats des Anmeldezettels legitimiren und ihm ist, gegen Aushändigung des Equipagen-Billets (mit Koupon), der darauf bemerkte Betrag zu bezahlen.

Auf allen übrigen Stationen kann diese An- und Abfuhr nicht zugesagt werden. Für Equipagen übernimmt die Gesellschaft keine andere Garantie, als die gegen Feuersgefahr während der Fahrt, und zwar für Equipagen I. Klasse bis zum Belaufe von 600 Thlr., für Equipagen II. Klasse bis zum Belaufe von 300 Thlr. pro Stück. Für das auf oder in den Equipagen befindliche Gepäck wird gar keine Garantie geleistet.

Den Eigenthümern der Equipagen, so wie deren Domestiken, steht es zwar frei, während der Fahrt in ihrer Equipage sitzen zu können, jedoch nur gegen Lösung eines Billets II. Klasse für jede Person (der Herrschaft) und eines Billets III. Klasse für jeden Domestiken.

## Tarif für Pferde-Transport.

(In Thalern.)

| Von | nach Jüterbogk. | | | nach Wittenberg. | | | nach Dessau. | | | nach Köthen. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Stück: | | | Stück: | | | Stück: | | | Stück: | | |
| | 1. | 2. | 3. | 1. | 2. | 3. | 1. | 2. | 3. | 1. | 2. | 3. |
| Berlin | 7 | 9 | 11 | 9¾ | 12½ | 15¼ | 13 | 16¼ | 19½ | 15 | 18 | 21 |
| Von Jüterbogk | | | | 3½ | 5 | 6½ | 7 | 9 | 11 | 9 | 12 | 15 |
| Von Wittenberg | | | | | | | 3½ | 5 | 6½ | 5½ | 7½ | 9½ |
| Von Dessau | | | | | | | | | | 2½ | 3 | 3½ |

| Von | nach Magdeburg | | | nach Halle. | | | nach Leipzig. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Stück: | | | Stück: | | | Stück: | | |
| | 1. | 2. | 3. | 1. | 2. | 3. | 1. | 2. | 3. |
| Berlin | 18 | 25 | 32 | 16⅔ | 22⅓ | 28⅓ | 19 | 27 | 35 |

Von Berlin können jeden Tag Pferde nach obigen Stationen transportirt werden, doch müssen dieselben eine Stunde vor der Abfahrszeit auf den Bahnhof gestellt und im Billetverkaufs-Büreau angemeldet sein. Sollen von den Zwischen-Stationen Jüterbogk, Wittenberg oder Dessau Pferde nach einer der oben genannten Stationen transportirt werden, so muß die An-

meldung mit Angabe der Anzahl 24 Stunden vorher in dem Billet-Büreau der betreffenden Station geschehen.

Für Beschädigung, Entspringen oder Fallen der Pferde kann die Gesellschaft keine Garantie übernehmen.

Die zur Beaufsichtigung der Pferde während des Transports mitreisenden Personen, sie mögen ihren Platz in einem Personenwagen III. Klasse oder im Pferdewagen nehmen, haben Billets III. Klasse zu lösen. Wenn Raum vorhanden ist, können auch von andern, als den obigen Stationen Pferde mitgenommen werden, gegen Zahlung von einem Thaler pro Stück und Meile.

## Erhebungs-Tarif
### für Güter zur ordinären und zur Eilfracht.

In Silbergroschen für 1 Zentner zu 110 Pfund.

O. bedeutet ordinären Frachtsatz. E. bedeutet Eilfrachten.

| | nach Trebbin. | | nach Luckenwalde. | | nach Jüterbogk. | | nach Zahna. | | nach Wittenberg. | | nach Koswig. | | nach Roßlau. | | nach Dessau. | | nach Köthen. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | O. | E. | O. | E. | O. | E. | O. | E. | O. | E. | O. | E. | O. | E. | O. | E. | O. | E. |
| V. Berlin | 3½ | 5½ | 4¾ | 7½ | 6 | 9½ | 7 | 12 | 8 | 13½ | 9 | 15 | 10½ | 17 | 10¾ | 18 | 12 | 20 |
| Von Trebbin | | | 2 | 2½ | 3 | 4 | 4¾ | 7 | 6 | 9 | 6½ | 10 | 7½ | 12½ | 8 | 13 | 9½ | 16 |
| Von Luckenwalde | | | | | 2 | 2½ | 3¼ | 5 | 4¾ | 6½ | 5¾ | 8 | 6½ | 10½ | 7 | 11 | 8½ | 14 |
| Von Jüterbogk | | | | | | | 2½ | 3½ | 3½ | 5 | 4½ | 6½ | 6 | 9 | 6¼ | 9½ | 7¾ | 12 |
| Von Zahna | | | | | | | | | 2 | 2½ | 3 | 4 | 4¼ | 6 | 4¾ | 7 | 5¾ | 10 |
| Von Wittenberg | | | | | | | | | | | 2 | 2½ | 3 | 4 | 3½ | 5 | 5¼ | 8 |
| Von Koswig | | | | | | | | | | | | | 2 | 3 | 2½ | 3½ | 4¼ | 6 |
| Von Roßlau | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 2 | 3 | 4½ |
| Von Dessau | | | | | | | | | | | | | | | | | 2½ | 3½ |

### Bemerkung.

In vorstehenden Sätzen sind überall 6 Pf. pro Zentner für Auf- und Abladen und bei den Sendungen von und nach Berlin noch 9 Pf. für Transport der Güter nach oder von dem Berliner Bahnhofe mit inbegriffen.

## Erhebungs-Tarif
### für Güter zur ordinären und zur Eilfracht zwischen Berlin u. s. w. und Magdeburg, Halle und Leipzig.

In Silbergroschen für 2 Zentner zu 110 Pfund.

O. bedeutet ordinären Frachtsatz; E. dagegen Eilfrachtsatz.

| | nach Magdeburg. | | nach Halle. | | nach Leipzig. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | O. | E. | O. | E. | O. | E. |
| Von Berlin . . . . | 14 | 22½ | 14 | 22½ | 16 | 26 |
| „ Jüterbogk . . | 12½ | 18½ | 11 | 16¼ | 14 | 20¾ |
| „ Wittenberg . | 10 | 14½ | 8½ | 12¼ | 11½ | 16¾ |
| „ Dessau . . . . | 7¼ | 10 | 5¾ | 7¾ | 8¾ | 12¼ |

In vorstehenden Sätzen für die Touren zwischen Berlin, Magdeburg, Halle, Leipzig sind $1\frac{1}{4}$ Sgr. mit inbegriffen für Auf- und Abladen und Transport der Güter von oder nach den beiderseitigen Bahnhöfen. Lassen die Adressaten die Güter selbst vom Bahnhofe abholen, so werden ihnen dafür von der Magdeburg-Leipziger Gesellschaft 6 Pf. pro Ztr. vergütet. — In den Sätzen für die Touren zwischen Jüterbogk, Wittenberg, Dessau und den jenseitigen Stationen ist aber nur 1 Sgr. Spesen berechnet, indem der Transport der Güter von oder nach den Bahnhöfen zu Jüterbogk, Wittenberg und Dessau nicht von der Eisenbahn-Gesellschaft besorgt wird.

## Reglement für den Güter-Transport.

Die Bedingungen zur Aufnahme von Gütern zum Transporte auf der Eisenbahn sind folgende:

1. Beifügung eines Frachtbriefes, enthaltend: Ort und Datum der Aufgabe; Bezeichnung und Anzahl der Kolli; dann Marken, Nummer, Bruttogewicht und Inhalt; Name und Wohnort des Absenders; Name und Wohnort des Empfängers.

Gedruckte Formulare zu solchen Frachtbriefen sind in der Güter-Expedition jeder Station und in den untengedachten Anmeldelokalen à 3 Pf. für 1 Stück (10 Stück für 1 Sgr.) zu haben. Wird auch die Ausfüllung des Formulars verlangt, so ist dafür (inkl. des Formulars) 1 Sgr. pro Stück zu zahlen. — Frachtgut mit andern als solchen Frachtbriefen wird nur dann zur Beförderung angenommen, wenn diese ausdrücklich die Bemerkung enthalten: mit Anerkennung der Bestimmungen des Güter-Reglements der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft.

2. Die Beifügung einer besonderen Deklaration für solche Gegenstände, welche bei Einführung in die Städte Wittenberg und Berlin gesetzlich der Schlacht- und Mahlsteuer unterliegen.
3. Die Beifügung eines gehörig abgestempelten Begleitscheines oder Frachtbriefes bei solchen Gegenständen, welche nach §. 93 der Zollordnung vom 23. Januar 1838 der Transport-Kontrole im Innern unterliegen.
4. Eine solide Verpackung und Emballage aller Kolli.

Ausgeschlossen von der Beförderung auf der Eisenbahn sind:

1. alle postzwangspflichtige Gegenstände, mithin einzelne Kolli unter 40 Pfund, baare Gelder, ungemünztes Gold und Silber, Dokumente und Prätiosen.
2. Alle leicht feuerfangende oder durch Reibung entzündbare Gegenstände.

Wer dennoch unter falscher Deklaration solche Gegenstände zur Beförderung bringen sollte, wird im Falle eines dadurch veranlaßten Brandes für jeden desfallsigen Schaden in Anspruch genommen.

Bäume, Sträucher und andere Gegenstände, welche die Königl. Fahrposten nicht annehmen, oder solche von mehr als 12 Fuß Länge, werden

in der Regel auf der Eisenbahn nicht befördert, sondern es bedarf dieserhalb besonderer Uebereinkunft.

Schwefelsäure, Scheidewasser und andere derartige Gegenstände können auf der Eisenbahn nur dann befördert werden, wenn das zu versendende Quantum eine ganze Wagenladung von mindestens 40 Ztr. beträgt. Die Gesellschaft übernimmt jedoch für solche Sendungen keine Verbindlichkeit irgend einer Art.

Gegenstände, welche schneller Verderbniß unterliegen, können nur frankirt zur Beförderung angenommen werden.

Die Gesellschaft übernimmt keine Garantie für den Inhalt der Kolli, sondern haftet nur für deren Ablieferung in äußerlich unbeschädigtem und trockenem Zustande.

Gewichtsdefekte werden nur in so weit vergütet, als sich beim Nachwiegen auf dem Ankunfts-Bahnhofe eine Differenz von mehr als 1 Prozent bei trockenen und mehr als 2 Prozent bei nassen Waaren herausstellen sollte.

Im Falle von Brandbeschädigungen wird nur der durch Fakturen und andere glaubwürdige Dokumente, welche die Gesellschaft verlangen möchte, zu erweisende wirkliche Werth der verunglückten Waaren, und zwar nur bis auf die Höhe von durchschnittlich 50 Thlr. pro Ztr. vergütet, wenn der Werth diesen Satz auch übersteigen sollte.

Wer seine Güter höher als 50 Thlr. pr. Ztr. versichern will, hat dies durch eine mit rother Tinte in Buchstaben ausgedrückte Werth-Angabe im Frachtbriefe und auf der Adresse desselben zu bezeichnen. — Die Prämie für solche höhere Versicherungen ist 1 Sgr. pro 1000 Thlr. zwischen Berlin und Köthen und $7\frac{1}{2}$ Pf. zwischen Köthen, Leipzig und Magdeburg. Jede Gesellschaft zieht ihre Prämie am Absendungs- und resp. Bestimmungs-Orte ein. Bei Ermittelung derselben wird 1 Thlr. bis 999 Thlr. für 1000 Thlr. voll gerechnet.

Bei Berechnung der Frachtgelder werden Frachtposten, die weniger als 1 Ztr. wiegen, für einen vollen Ztr. gerechnet, Gewichtstheile unter 14 Pfund gar nicht, von 14 Pfund aufwärts aber für $\frac{1}{4}$ Ztr., nämlich:

1 Ztr. 14 Pfund exkl. = 1 Ztr.
1 „ 14 „ inkl. bis $41\frac{1}{2}$ Pfund exkl. = $1\frac{1}{4}$ Ztr.
1 „ $41\frac{1}{2}$ „ „ 68 „ „ = $1\frac{1}{2}$ „
1 „ 69 „ „ $96\frac{1}{2}$ „ „ = $1\frac{3}{4}$ „

Bei Berechnung und Erhebung der Frachtbeträge wird der über 6 Pf. ausfallende Betrag für 1 Sgr. voll, dagegen der unter 6 Pf. gar nicht gerechnet.

Möbeln und andere Gegenstände, welche bei geringem Gewichte bedeutenden Raum einnehmen, können nur zu dem doppelten Satze der Güter resp. Eilfracht befördert werden.

Auf Verlangen werden jedoch für solche Artikel auch ganze, von den Absendern reglementsmäßig zu beladende Wagen gestellt, gegen Vergütung von 1 Thr. pro Meile und $1\frac{1}{2}$ Thlr. für Auf- und Abladen, womit auch die An- oder Abfuhr zum oder nach dem Berliner Bahnhofe schon mit vergütet ist.

Von Köthen ab, auf der Magdeburg-Leipziger Bahn, werden für solche Wagenladungen 1½ Thlr. pro Meile erhoben.

Der Transport von Produkten kann auf Verlangen des Absenders in ganzen Wagenladungen erfolgen, gegen Vergütung von 1 Thlr. pro Meile und 1½ Thlr. für Auf- und Abladen. Der Wagen darf aber mit nicht mehr als 72 Ztr. belastet werden.

Auf die Magdeburg-Leipziger Bahn gehen solche Wagenladungen nur dann zu gleichem Frachtsatze über, wenn die Ladung von Berlin, Jüterbogk, Wittenberg oder Dessau bis Magdeburg, Halle oder Leipzig geht und aus reinen Produkten besteht.

Zum Transporte von Gegenständen, welche als Eilgut mit den Personenzügen befördert werden sollen, übernimmt die Gesellschaft keine unbeschränkte Verbindlichkeit, sondern bei starkem Andrange nur so weit, als die disponiblen Betriebsmittel es irgend gestatten.

Wenn Güter mit den Personenzügen befördert werden sollen, so muß dies auf der Adresse des Frachtbriefes durch den Vermerk

„Eilgut"

mit rother Tinte in die Augen fallend bezeichnet werden.

Wer Güter länger als 24 Stunden auf den Bahnhöfen liegen läßt, bezahlt 6 Pf. Lagerzins pro Ztr. und Tag und verliert außerdem alle Ansprüche an die Gesellschaft für etwaige Beschädigung oder Diebstahl.

k. Verzinsung, Dividende.

Die statutenmäßige Verzinsung sowohl der Stamm- als auch der Prioritäts-Aktien ist 4 Prozent. —

An die 15000 Stück Stamm-Aktien à 200 Thlr. wurden jedoch von dem im Jahre 1842 verbliebenen Reinerträgnisse

| | | | |
|---|---|---|---|
| | 169943 Thlr. | 8 Sgr. | 11 Pf. |
| vertheilt . | 135000 „ | — „ | — „ |

was auf jede Aktie 9 Thlr. oder 4½ Prozent beträgt.

Im Jahre 1843 ergab sich ein Reinerträgniß von

| | | | |
|---|---|---|---|
| | 304885 Thlr. | 7 Sgr. | 6 Pf. |
| es kamen hiervon zur Vertheilung an die Stamm-Aktien . . . . . . . . . . . | 180000 „ | — „ | — „ |

mithin auf die Aktie 12 Thlr. oder 6 Prozent.

l. Personen-Frequenz.

Es wurden auf der Bahn befördert:

| | | |
|---|---|---|
| vom 10. bis Ende September 1841: | 25678 | Personen, |
| im Monat Oktober „ | 29796 | „ |
| „ November „ | 19904 | „ |
| „ Dezember „ | 18835 | „ |
| Zusammen . | 94213 | Personen. |

Den Verkehr in den Jahren 1842 und 1843 enthält nachstehende Zusammenstellung:

| | 1842. Personen. | 1843. Personen. | 1844. Personen. |
|---|---|---|---|
| Januar . . . . . | 14430 | 18083 | 18016 |
| Februar . . . . . | 14101 | 17148 | 16960 |
| März . . . . . . | 21493 | 21671 | 21686 |
| April . . . . . . | 29159 | 28758 | |
| Mai . . . . . . | 33665 | 29633 | |
| Juni . . . . . . | 29508 | 36083 | |
| Juli . . . . . . | 36147 | 36801 | |
| August . . . . . . | 35037 | 36536 | |
| September . . . . | 33180 | 37430 | |
| Oktober . . . . . | 31366 | 32349 | |
| November . . . . | 19648 | 25392 | |
| Dezember . . . . . | 20925 | 22087 | |
| Zusammen | 318659 | 341974 | |

Einschließlich der Einnahmen für das Passagiergepäck wurden hierfür eingenommen:

| 1842. | 1843. |
|---|---|
| 378452 Thlr. 28 Sgr. 7 Pf. | 422973 Thlr. 8 Sgr. 1 Pf. |

Der Gesammt-Verkehr auf den einzelnen Stationen war folgender:

| Stationen. | 1842. | | | 1843. | | | Gegen 1842. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | abgegangen. | angekommen. | Summa Person. | abgegangen. | angekommen. | Summa Person. | |
| Berlin . . . . . . . | 95675 | 96359 | 192034 | 103421 | 107986 | 211407 | + 19373 |
| Großbeeren . . . . . | 1851 | 2428 | 4279 | 2897 | 2684 | 5581 | + 1302 |
| Ludwigsfelde . . . . . | 2072 | 1680 | 3752 | 2787 | 2304 | 5091 | + 1339 |
| Trebbin . . . . . . | 7214 | 7346 | 14560 | 8424 | 8368 | 16792 | + 2232 |
| Luckenwalde . . . . . | 12319 | 12046 | 24365 | 12774 | 12778 | 25552 | + 1187 |
| Jüterbogk . . . . . . | 18404 | 16921 | 35325 | 18652 | 19565 | 38217 | + 2892 |
| Zahna . . . . . . . | 5300 | 5287 | 10587 | 5770 | 5711 | 11481 | + 894 |
| Wittenberg . . . . . | 26975 | 26838 | 53813 | 27517 | 27440 | 54957 | + 1144 |
| Koswig . . . . . . | 10595 | 10754 | 21349 | 10129 | 9920 | 20049 | — 1300 |
| Kliecken . . . . . . . | 222 | 62 | 284 | — | — | — | — 284 |
| Roßlau . . . . . . . | 12250 | 13356 | 25606 | 13040 | 15029 | 28069 | + 2463 |
| Dessau . . . . . . . | 32643 | 31281 | 63924 | 32501 | 30281 | 62782 | — 1142 |
| Köthen . . . . . . . | 46637 | 45020 | 91657 | 48096 | 44386 | 92482 | + 825 |

Es hat sich hiernach der Verkehr nur auf den Stationen Koswig und Dessau vermindert, auf allen übrigen Stationen, mit Ausnahme von Kliecken, welche ganz ausgefallen ist, hingegen vermehrt.

Die verschiedenen Wagenklassen benutzten:

| | 1842. Personen. | | | | 1843. Personen. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| I. Wagenklasse | 9071 | oder | 2,8 | Prozent, | 10828 | oder | 3,2 | Prozent, |
| II. „ | 94059 | „ | 29,6 | „ | 109820 | „ | 32,1 | „ |
| III. „ | 215529 | „ | 67,6 | „ | 221326 | „ | 64,7 | „ |

Im Jahre 1843 sind also hiernach die Wagen I. und II. Klasse mehr in Anspruch genommen worden als im Jahre vorher.

Auf die Weite einer Meile sind im Jahre 1842 3,497143 Personen befördert; 114952 Personen haben die ganze Bahn befahren, und 203707 Personen nur theilweise, was durchschnittlich 174857 Reisende auf der ganzen Bahnlänge giebt.

Jede Person ist durchschnittlich 10,97 Meilen gefahren.

Die Einnahme für jede Person betrug durchschnittlich 35,63 Sgr. und pro Person und Meile 3,24 Sgr.

Bei der Annahme von 1½ Ztr. Gewicht für jede Person nebst Gepäck sind mit den Personenzügen 5,245714 Ztr. eine Meile weit befördert und pro Ztr. sind 2,16 Sgr. eingenommen.

Im Jahre 1843 wurde die ganze Bahn von 130252 Personen befahren; 211722 Personen haben durchschnittlich nur 5,88 Meilen zurückgelegt.

Im Durchschnitt ist jeder Passagier 11,26 Meilen gefahren, und auf die ganze Bahnlänge ergiebt sich eine Durchschnittszahl von 192543 Passagieren.

Die Einnahme für jeden Passagier betrug durchschnittlich 37,10 Sgr., und pro Person und Meile 3,29 Sgr., indem, auf die Weite einer Meile berechnet, 3,850864 Personen gefahren wurden.

Bei der gewöhnlichen Annahme von 1½ Ztr. Gewicht für jeden Passagier nebst Gepäck sind mit den Personenzügen 5,776296 Ztr. eine Meile weit befördert und pro Ztr. sind 2,19 Sgr. pro Meile eingenommen worden. Für die 130252 Passagiere, welche die ganze Bahn befahren haben, betrug die Einnahme 291804 Thlr., und darunter für die 111407 Passagiere zwischen Berlin, Magdeburg, Halle und Leipzig 251269 Thlr., und zwar für den Verkehr

| | | |
|---|---|---|
| mit Magdeburg | 70613 | Thlr. |
| „ Halle | 50697 | „ |
| „ Leipzig | 129959 | „ |

Für den Zwischenverkehr (211722 Personen) wurden 131169 Thlr. eingenommen.

Auf den Zwischenverkehr kommen sonach etwa ⅔ der Anzahl sämmtlicher beförderter Passagiere und über 30 Prozent der Gesammt-Einnahme.

Den Zuwachs an Passagieren und Einnahme vom Jahre 1843 gegen das Jahr 1842 zeigt folgende Gegeneinanderstellung:

| | 1842. | | 1843. | |
|---|---|---|---|---|
| Personen-Frequenz . . . . . | 318659 | Personen. | 341974 | Personen, |
| Einnahme dafür . . . . . . | 378453 | Thlr. | 422973 | Thlr. |
| Die ganze Bahn befuhren . . . | 114952 | Personen. | 130252 | Personen. |
| Verschiedene Bahnstrecken befuhren | 203707 | „ | 211722 | „ |
| Durchschnittszahl der Reisenden auf der ganzen Bahnstrecke . | 174857 | „ | 192543 | „ |
| Passagierzahl auf die Weite einer Meile gerechnet . . . . . | 3,497143 | „ | 3,850864 | „ |

| | | |
|---|---|---|
| Durchschnittliche Fahrweite jedes Passagiers . . . . . . . . | 10,97 Meilen. | 11,26 Meilen. |
| Einnahme für jede Person . . | 35,63 Sgr. | 37,10 Sgr. |
| " " " pro Meile . . . . . . . . . . | 3,24 " | 3,29 " |

Seit Eröffnung der ganzen Bahn (10. September 1841) bis 31. Dezember 1843 sind auf derselben überhaupt 754846 Personen befördert worden.

m. Güter-Frequenz.

An Eil- und Frachtgut wurden transportirt:

| | | |
|---|---|---|
| Vom 10. bis Ende September 1841 . | 231 | Ztr. |
| im Monat Oktober " . | 9543 | " |
| " November " . | 12094 | " |
| " Dezember " . | 26769 | " |
| = | 48637 | Ztr. |

In den Jahren 1842 und 1843 wurden befördert:

| | 1842. Zentner. | 1843. Zentner. | 1844. Zentner. |
|---|---|---|---|
| Januar . . . . . | 19012 | 75421 | 48871 |
| Februar . . . . . | 22940 | 40071 | 49050 |
| März . . . . . . | 23918 | 52200 | 62932 |
| April . . . . . . | 37746 | 72507 | |
| Mai . . . . . . | 22146 | 81955 | |
| Juni . . . . . . | 22716 | 78022 | |
| Juli . . . . . . | 30868 | 110389 | |
| August . . . . . . | 36866 | 85224 | |
| September . . . . | 65252 | 78645 | |
| Oktober . . . . . | 60577 | 78456 | |
| November . . . . | 39219 | 70359 | |
| Dezember . . . . . | 47749 | 69387 | |
| Zusammen | 429009 | 887240 | |

Die Einnahme hierfür betrug:

| 1842. | 1843. |
|---|---|
| 126967 Thlr. 23 Sgr. 7 Pf. | 235907 Thlr. 6 Sgr. 2 Pf. |

Von der vorstehend angeführten Frachtsumme waren

| | 1842. | 1843. |
|---|---|---|
| Ordinaire Fracht . | 403717 Ztr. | 861703 Ztr. |
| Eilgut . . . . . | 25292 " | 30933 " |

Man ersieht aus dem Vorhergehenden, daß der Güter-Verkehr im Jahre 1843 sehr bedeutend zugenommen hat, und daß das beförderte Frachtquantum noch einmal so stark als im Jahre 1842 gewesen ist.

Die Zunahme, so wie der Gesammtverkehr auf den einzelnen Stationen an abgefertigten und erhaltenen Frachtgütern ist aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich.

| Stationen. | 1842. | | | 1843. | | | mehr gegen 1842. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | abgefertigt | erhalten | Summa. | abgefertigt | erhalten | Summa. | |
| | Zentner. | Zentner. | Zentner. | Zentner. | Zentner. | Zentner. | Zentner. |
| Berlin . . . . . | 175617¾ | 177964¾ | 353582½ | 580882 | 203193 | 784075½ | 430493 |
| Großbeeren . . . | 480 | 1090¼ | 1570¼ | 1533 | 3334 | 4867 | 3297 |
| Ludwigsfelde . . . | 633¾ | 383¾ | 1017½ | 3795 | 3960½ | 7755 | 6737½ |
| Trebbin. . . . . | 3070 | 6463 | 9533 | 7418 | 6242 | 13660 | 4127 |
| Luckenwalde . . . | 11847½ | 22233 | 34080½ | 30893½ | 31373½ | 62267 | 28186½ |
| Jüterbogk . . . . | 15075¼ | 11153¾ | 26229 | 19888 | 39212 | 59100 | 32871 |
| Zahna . . . . . | 3047¼ | 2077½ | 5124¾ | 2601½ | 8694½ | 11296 | 6171 |
| Wittenberg . . . | 24027 | 24143½ | 48170½ | 30719½ | 99651 | 130370½ | 82200 |
| Koswig. . . . . | 2716¾ | 3500½ | 6217¼ | 5540½ | 12585½ | 18126 | 11909 |
| Roßlau. . . . . | 8452 | 8173¾ | 16625¾ | 10581 | 17012½ | 27593½ | 10967 |
| Dessau . . . . . | 12781 | 18868¼ | 31649¼ | 26236 | 34911½ | 61147½ | 29498 |
| Köthen . . . . . | 46957 | 25524 | 72481 | 22673½ | 54369 | 77042½ | 4561½ |
| Der Verkehr nach den Stationen jenseits Köthen hat betragen (exkl. Postgut). | | | | | | | |
| Magdeburg . . . | 45271½ | 23602½ | 68874 | 46882½ | 27366 | 74248 | 5374 |
| Halle . . . . . | 20676¼ | 17511¾ | 38188 | 19389 | 75097 | 94486 | 56298 |
| Leipzig . . . . . | 51656¼ | 79619 | 131275¼ | 80703½ | 274622 | 355325½ | 224050¼ |

Auf die Weite einer Meile wurden im Jahre 1842 befördert:
6,715550 Ztr.;
269501½ Ztr. sind über die ganze Bahnlänge transportirt und 159507½ Ztr. (Zwischen-Verkehr) nur auf einzelnen Bahnstrecken, was durchschnittlich 335776 Ztr. über die ganze Bahnlänge ergiebt.

Jeder Zentner ist durchschnittlich 15,65 Meilen gefahren worden.

Die Brutto-Einnahme pro Zentner betrug durchschnittlich 8,88 Sgr. und pro Zentner und Meile 6,80 Pf.

Im Jahre 1843 sind auf die Weite einer Meile transportirt
13,984295 Ztr.;
525893 Ztr. wurden hiervon über die ganze Bahnlänge, und 366743 Ztr. nur streckenweise (durchschnittlich 9,45 Meilen) befördert, was im Durchschnitt 699214 Ztr. über die ganze Bahnlänge ausmacht.

Jeder Zentner ist durchschnittlich 15,67 Meilen weit transportirt worden und hat 7,93 Sgr., oder 6,07 Pf. pro Meile eingebracht.

Die Total-Einnahme im Güter-Verkehr theilte sich in:

15029 Thlr. für Eilfracht,
138196 „ ordinaire Fracht,
62352 „ Getreide,
17972 „ Vieh,
2359 „ Postgüter.

Von diesen Einnahmen kamen auf den Verkehr
mit Magdeburg . 22861 Thlr.
„ Halle . . . 26852 „
„ Leipzig . . . 115076 „
auf die Stationen der Bahn 71118 „

Die Gegeneinanderstellung der Resultate des Güter-Verkehrs von 1842 und 1843 ist folgende:

| | 1842. | 1843. |
|---|---|---|
| Frachtquantum . . . . . . . . . . | 429009 Ztr. | 892636 Ztr. |
| Einnahme dafür . . . . . . . . . | 126968 „ | 235907 „ |
| Ueber die ganze Bahn transportirt . | 269501 „ | 525893 „ |
| Streckenweise . . . . . . . . . . | 159507 „ | 366743 „ |
| Durchschnittszahl auf die ganze Bahnlänge . . . . . . . . . . . . | 335776 „ | 699214 „ |
| Zentnerzahl auf die Weite einer Meile berechnet . . . . . . . . . . . | 6,715550 „ | 13,984295 „ |
| Durchschnittliche Transportweite jedes Zentners . . . . . . . . . . . | 15,65 Meilen. | 15,67 Meilen. |
| Durchschnitts-Einnahme für jeden Zentner | 8,88 Sgr. | 7,93 Sgr. |
| „ „ pro Ztr. u. Meile | 6,80 Pf. | 6,07 Pf. |

### 5) Magdeburg-Leipziger Eisenbahn. *)

#### a. Geschichte der Bahn.

Im Jahre 1835 trat zu Magdeburg eine Gesellschaft zusammen, um auf der alten bewährten Handelsstraße von Magdeburg nach Leipzig eine Eisenbahn zu erbauen, und erließ den 6. Juli 1836 unter dem Namen des „Magdeburgischen Eisenbahn-Komité's für den Bau einer Eisenbahn zwischen Magdeburg, Köthen, Halle und Leipzig" unter bestimmten Bedingungen und in eigenthümlicher Form eine Einladung, am 11., 12. und 13. August für 2,300000 Thlr. zu zeichnen.

Schon am 20. Oktober 1836, nachdem diese Summe vollständig gezeichnet und 10 Prozent derselben eingezahlt waren, wurde die erste, am 2. April 1837 die zweite General-Versammlung gehalten, auf denen die Aktien-Gesellschaft sich vollständig konstituirte und ihre Beamten und Vertreter erhielt, welche mit der Ausführung der Unternehmung beauftragt wurden. —

Von Tag zu Tag erwartete das Publikum mit Spannung den Beginn des Baues, allein ein Tag nach dem andern verging, ohne daß man irgend einen Schritt in dieser Richtung wahrnahm, oder von den Beamten eine Erklärung dieser Zögerung erhielt. — Die Aktionäre wurden mißmüthig; man berechnete, daß am Ende des Jahres schon 30,000 Thlr. an Gehalte u. s. w. zu bezahlen seien, während noch nicht das Mindeste vom Bau der Bahn sichtbar geworden; man hielt die bedeutenden Kosten der Reisen durch England, Belgien und Frankreich, welche der Direktor, das technische Mitglied des Direktoriums und der Ober-Ingenieur unternommen hatten, um mit Allem, was bisher in Bezug auf Eisenbahnbauten geleistet worden, durch eigene Anschauung vollkommen bekannt zu werden, für verloren; das Eisen, das längere Zeit im Preise äußerst niedrig gestanden, fing an sich zu heben,

*) Bei der Beschreibung ist benutzt: Magdeburg-Leipziger Eisenbahn. Leipzig, 1840.

ohne daß man Einkäufe darin gemacht hatte, obwohl die Fonds dazu in den geleisteten Einzahlungen vorhanden waren; die Angst stieg, als eine alle Erwartung übersteigende Vermehrung des Anlage-Kapitals der Leipzig-Dresdener Eisenbahn die Meinung entstehen ließ, daß es sich mit jedem Plane dieser Art wie mit dem Voranschlage dieser Unternehmung verhalten werde; und Mißgunst und Besorgniß verbreiteten schnell das Gerücht, der Voranschlag müsse um mehrere hundert tausend Thaler vermehrt werden.

So war die Stimmung des Publikums, als plötzlich auf den Antrag des Ausschusses eine dritte General-Versammlung auf den 29. September zusammenberufen wurde, in welcher, nach der Bekanntmachung des Direktoriums, über eine Veränderung der Bau-Anschläge, welche sich bei der Revision derselben als nöthig erwiesen, Beschluß gefaßt und darüber, ob man den Bau unter den Bedingungen, welche der Staat aufstelle, sofort beginnen wolle, entschieden werden sollte. — Diese Bekanntmachung, welche auf eine nothwendige Erhöhung des Anlage-Kapitals zu deuten schien, war nicht geeignet, die Besorgniß zu verscheuchen, und Mancher betrat mit schlimmen Erwartungen die General-Versammlung. Diese wurden jedoch nicht verwirklicht, vielmehr kamen Umstände zur Kenntniß, die Keiner vermuthet hatte. —

An der Stelle des abwesenden Direktors, des Ober-Bürgermeister Franke, eröffnete der Vorsitzende des Ausschusses, Präsident von Bismark, der Versammlung, daß eine Erhöhung des veranschlagten Anlage-Kapitals allerdings zu der Zeit, als die General-Versammlung berufen worden, erforderlich erschienen sei, weil das Eisen theurer geworden, weil der Preis der Dampfwagen den Voranschlag übersteige und überdies statt der früher beabsichtigten 8 Lokomotive 12 nöthig seien; diese Kosten-Vermehrung sei aber vollständig kompensirt und gedeckt, weil die Revision der übrigen Voranschläge fast überall Ersparnisse nachgewiesen, die zusammen wenigstens eben so viel betragen würden.

Es stellte sich demnach der Kostenanschlag heraus, wie folgt:

| | | Thlr. | Sgr. | Pf. |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Erdarbeiten | 322883 | — | — |
| 2. | Grundstückankauf-Kosten | 166340 | — | — |
| 3. | Brücken und Uebergänge | 167571 | 10 | — |
| 4. | Wegedurchgänge | 68087 | 4 | 8 |
| 5. | Planums-Befestigung und Eisengestänge | 788810 | 26 | 7 |
| 6. | Merkzeichen | 2114 | — | — |
| 7. | Maschinen und Wagen | 225700 | — | — |
| 8. | Gebäude und andere Häuserbauten | 256375 | 20 | 1 |
| 9. | Kosten der Direktion und Vorarbeiten | 70000 | — | — |
| 10. | Einschuß-Verzinsungen | 159250 | 12 | — |
| 11. | Unvorhergesehene Ausgaben | 72867 | 16 | 7 |
| | Summa | 2,300000 | — | — |

Der zweite Punkt, über welchen die General-Versammlung entscheiden sollte, ob man der Forderung des Staats, daß die Eisenbahn-Aktien-Gesell-

schaften sich im Voraus jeder Anordnung, die er bereits getroffen habe, oder in Zukunft noch treffen werde, unbedingt und ausdrücklich unterwerfen sollen, sich fügend den Bau beginnen oder so lange warten wolle, bis der Staat diese Anforderungen vollständig und bestimmt ausgesprochen habe, ward eben so schnell erledigt, und allgemeiner Zuruf erklärte das sofortige Beginnen des Baues als den Willen der Versammlung. — Daran war indeß noch nicht zu denken, da weder ein Expropriationsgesetz erschienen war, noch die Grundstücke von den meisten Besitzern durch gütlichen Vergleich zu erlangen waren, da man ferner erst noch die Genehmigung des Traktes der Bahn von Seiten der Regierung zu erwarten und einen Anschluß-Vertrag mit der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Gesellschaft wegen des Sächsischen Theils der Bahn abzuschließen hatte. —

Am 13. November 1837 erhielt endlich die Bahn die definitive Konzession und das Expropriationsrecht von der Preußischen Regierung unter der Bedingung, daß die nach §. 16 der Statuten der Gesellschaft zur Ansammlung eines Reservefonds jährlich anzulegende Summe in keinem Falle mehr als 2 Prozent des Anlage-Kapitals betrage. —

Um dieselbe Zeit genehmigte die Militairbehörde die Durchführung der Bahn durch die Festungswerke Magdeburgs; es wurde ein Vertrag mit dem General-Postmeister von Nagler geschlossen, und der Herzog von Köthen sicherte der Gesellschaft vorläufig die Erlaubniß zur Durchführung der Bahn durch das Köthensche zu. —

Der Anschlußvertrag mit der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Gesellschaft wurde den 30. Dezember abgeschlossen. — Diese verpflichtete sich dadurch, die Bahnstrecke von Leipzig bis zur Preußischen Grenze bei Schkeuditz nach dem Plane und in der Art des übrigen Traktes auf eigene Rechnung zu bauen und sie der Magdeburger Gesellschaft auf die Dauer des Regierungs-Privilegiums pachtweise zum alleinigen Gebrauche zu überlassen, wofür jene versprach, die Bahn in gutem Stande zu erhalten, sie so nach Ablauf des Privilegiums zurückzugeben und bis dahin als Pacht die Hälfte der Brutto-Einnahme in 3monatlichen Raten zu entrichten. —

Am 24. Januar 1838 erfolgte die Bewilligung der gewählten Bahnlinie und des Bauplans von Seiten der Königl. Preußischen Regierung; die Arbeiten begannen sodann auf mehreren Punkten; am 9. Mai wurde in Köthen das Expropriationsgesetz erlassen; der am 23. Mai gehaltenen 4ten General-Versammlung konnte unter Anderem die Mittheilung gemacht werden:

> daß eher eine Ersparniß gegen die Anschlagsumme, als eine Ueberschreitung derselben, zu erwarten sei. —

Diese Hoffnung wurde bedeutend erschüttert: durch sehr hohe Taxen des erforderlichen Terrains; durch die bedeutende Erweiterung des Köthenschen Bahnhofes, in Folge des (übrigens sehr erfreulichen) Anschlusses der Berlin-Anhaltischen Bahn; durch die bald sich herausstellende Nothwendigkeit der Vermehrung der veranschlagten Transportmittel u. s. w.

Auch hinsichtlich des oben gedachten Vertrages mit der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Gesellschaft trat durch Vereinbarung vom 15. Dezember 1838

die Aenderung ein, daß die Magdeburger Gesellschaft den Bau der Verbindungsstrecke von der sächsischen Grenze bis Leipzig gegen eine Entschädigung von 298193 Thlr. selbst übernahm.

Diese Angelegenheiten waren Gegenstände der Verhandlung der am 23. Mai 1839 zu Magdeburg abgehaltenen 5ten General-Versammlung, und weil sich die schon damals bemerklich gemachte nothwendige Vermehrung des Anlage-Kapitals in der Folgezeit immer dringender herausstellte, so beschloß die am 27. Februar 1840 Statt gehabte General-Versammlung die Ausgabe von 7000 vierprozentigen Prioritäts-Aktien à 100 Thlr. Damit sollte gedeckt werden:

| | | |
|---|---|---|
| 1. für Grund-Entschädigung ein Mehrbedarf von . . | 112160 | Thlr. |
| 2. „ den Oberbau . . . . . . . . . . . . . . . | 105600 | „ |
| 3. Gebäude 2c. . . . . . . . . . . . . . . . . | 151500 | „ |
| 4. Lokomotive 2c. . . . . . . . . . . . . . . . | 284700 | „ |
| 5. „ die Verwaltung . . . . . . . . . . . . . | 25000 | „ |
| Mehrbedarf Summa . | 678960 | Thlr. |
| 6 An Erdarbeiten 2c. eine Ersparniß von . . . | 50000 | „ |
| Mehrbedarf Summa . | 628960 | Thlr. |

Die Bahn wurde dem Verkehr eröffnet:
bis Schönebeck am 30. Juni 1839,
„ Köthen am 19. Juni 1840,
„ Halle am 22. Juli 1840,
„ Leipzig am 18. August 1840,
für Frachtzüge am 1. November 1840.

Am Schlusse des Jahres 1840 wurde ein neues Direktorium (aus dem Vorsitzenden, dessen Stellvertreter, einem juristischen und einem bauverständigen Mitgliede bestehend) gebildet; der 7. General-Versammlung lag am 24. Mai 1841 ein ausführlicher Geschäftsbericht vor, aus welchem hier nur hervorgehoben wird, daß für noch einige Ergänzungsbauten etwa 20000 Thlr. erforderlich sein würden. —

In einer ferneren, außergewöhnlichen General-Versammlung der Aktionäre am 21. Juni 1841 kam der Vorschlag in Frage, ob die Anlage einer Eisenbahn von Magdeburg bis Groß-Oschersleben zur Verbindung mit der, von dort ab auf Kosten der Herzogl. Braunschweigischen Staats-Regierung zu erbauenden Bahn nach Braunschweig und zugleich die Anlage einer Zweigbahn von Groß-Oschersleben nach Halberstadt auf Kosten der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft zu übernehmen sei. — Der Vorschlag wurde von der Versammlung abgelehnt. — In Folge davon wurde ein neuer Antrag dahin gestellt, der in einer spätern General-Versammlung berathen werden sollte, die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft sei unter der Bedingung entschlossen, eine Eisenbahn von Magdeburg bis Groß-Oschersleben (nicht Halberstadt) zu bauen, wenn die Regierung 3½ Prozent Zinsen und die Fortführung der Bahn von Braunschweig über Minden nach dem Rheine garantire. —

Ein dritter bemerkenswerther Umstand, der in dieser Versammlung vorkam, ist die Erklärung die der Herzogl. Anhalt-Köthensche Geheime Rath v. Behr im Namen seiner Regierung abgab, daß, im Fall eine, auch von Anhalt gern gesehene, Eisenbahn von Magdeburg nach Groß-Oschersleben nicht ins Leben trete, die Herzogl. Regierungen von Köthen und Bernburg gewilligt seien, eine Bahn von Groß-Oschersleben über Bernburg nach Köthen zu führen. —

Schon am 15. Dezember 1841 fand eine abermalige General-Versammlung Statt, in welcher die Vorstände der Gesellschaft die Mittheilung machten, daß, zur sehr wünschenswerthen Legung eines zweiten Bahngeleises, so wie Behufs einiger durch die Verkehrszunahme gebotener Erweiterung von Baulichkeiten und Vermehrung der Transportmittel, die Vergrößerung des Gesellschafts-Kapitals um abermals 1,100000 Thlr. nothwendig werde. — Die Versammlung wurde dadurch zu dem durch Königl. Kabinets-Ordre vom 15. Januar 1842 genehmigten Beschlusse veranlaßt, fernere 11000 Stück Prioritäts-Aktien von 100 Thlr. auszugeben.

Der in der regelmäßigen General-Versammlung am 27. Mai 1842 erstattete Bericht enthält interessante Nachrichten über den Betrieb im abgelaufenen Jahre, welche unten gehörigen Orts eingeschaltet sind.

Eben so der in der General-Versammlung am 26. Mai 1843 vorgelegte Bericht.

Die Vollendung des zweiten Bahngeleises hoffte man schon im Laufe des Jahres 1842 zu Stande zu bringen; diese Hoffnung scheiterte aber daran, daß zuvörderst die Ablieferung der Schienen in England verzögert und der Transport derselben von Hamburg durch den außergewöhnlich niedrigen Wasserstand der Elbe dergestalt erschwert wurde, daß im Laufe des Sommers 1842 nur eine sehr geringe Quantität herankam und die Bahnstrecke von Köthen nach Stumsdorf, welche zuerst in Angriff genommen war, erst im Monat August und diejenige von Magdeburg bis Schönebeck erst gegen Ende September vollendet und dem Betriebe übergeben werden konnten. — Auf dem sächsischen Theile der Bahn, wo die Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie vertragsmäßig die Legung des zweiten Bahngeleises zu bewirken hatte, stellten sich anfänglich gleiche Hindernisse entgegen, und nur der ungewöhnlich milden Witterung im Herbste und Winter war es zu danken, daß die weitere Fertigstellung der Strecken von Leipzig bis Stumsdorf und von Schönebeck bis zur Saale bis zum Jahresschluß 1842 möglich wurde. Die letztere Strecke, von Schönebeck bis zur Saale, wurde am 3. Januar 1843 zuerst befahren; an der Herstellung des zweiten Geleises auf der letzten Strecke von der Saale bis Köthen wurde um diese Zeit noch gearbeitet; die Schienen dazu waren aber schon größtentheils eingetroffen, die Unterlagehölzer auf der Bahn vertheilt, und da auch die in dieser Bahnstrecke belegenen Fluthbrücken bereits mit den hölzernen Jochen versehen waren, so konnte die Eröffnung des ganzen 2ten Bahngeleises am 15. Mai 1843 Statt finden.

b. Richtung und Länge der Bahn, Bahnhöfe.

Die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn berührt 3 deutsche Staaten: Preußen, Anhalt-Köthen und Königreich Sachsen; sie zieht sich durch die Flußgebiete der Elbe, Saale und Elster hin. — Das Terrain ist in so weit günstig, als bedeutende Anhöhen nicht zu überwinden sind; dagegen bieten mehrere Niederungen, z. B. im Saalthale und bei Leipzig, nicht unbedeutende Hindernisse dar, welche bereits den Umbau des Dammes im ersteren nöthig gemacht haben. —

Die Stationsgebäude von Magdeburg liegen zum Theil innerhalb der Stadt, neben dem Packhofe, zum Theil bei dem Orte Buckau 784 Ruthen von jenem entfernt. Bis Schönebeck bleibt die Bahn unmittelbar neben der Elbe, wendet sich dann westlich, um bei dem Vorwerke Gritzena die Saale zu überschreiten, und steigt von da bis Köthen sehr allmälig an. —

Bevor sie wieder nach Preußen übergeht, gelangt sie in das zwischen dem Sprung- und Krug-Bache belegene Thal, wendet sich stark südwestlich, um Halle zu berühren, und führt dann mit gleich starker südöstlicher Wendung über Schkeuditz nach Leipzig, wo sie neben dem Leipzig-Dresdener Bahnhofe endet.

Die horizontale Gesammtlänge der Bahn ist 31419 Ruthen oder 15,75 Meilen; davon liegen auf Preußischem Gebiete 22285 „
„ Anhalt-Köthenschem 6071 „
„ Sächsischem 3063 „

Bahnhöfe sind zu

| | | | |
|---|---|---|---|
| Magdeburg, | | | |
| Schönebeck | weiter | 2 | Meilen, |
| Gnadau | „ | $\frac{3}{4}$ | „ |
| Saale | „ | 1 | „ |
| Köthen | „ | 3 | „ |
| Stumsdorf | „ | $2\frac{1}{8}$ | „ |
| Halle | „ | $2\frac{5}{8}$ | „ |
| Schkeuditz | „ | $2\frac{1}{2}$ | „ |
| Leipzig | „ | $1\frac{3}{4}$ | „ |
| Zusammen | . | $15\frac{3}{4}$ | Meilen. |

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

Ueber die Gesammtkosten des ganzen Unternehmens wird erst später, obgleich die Vollendung des zweiten Geleises bewirkt ist, eine genaue Nachweisung gegeben werden. —

Da hierzu, wie veranschlagt, die ganze Summe, um welche das Kapital vermehrt wurde, erforderlich gewesen ist, so kostet die Bahn mit allem Zubehör 4,100000 Thlr., mithin p. Meile durchschnittlich (ohne die für die Leipzig-Dresdener Gesellschaft gebaute Strecke) 288730 Thlr. —

Dies Kapital ist gedeckt durch

23000 Stamm-Aktien . à 100 Thlr. = 2,300000 Thlr.
18000 Prioritäts-Aktien à 100 „ = 1,800000 „

Nach einer im Jahresberichte 1840 enthaltenen Notiz waren damals schon an Baukosten verwendet 3,020000 Thlr., so daß man die Summe von 3,100000 Thlr. oder p. Meile durchschnittlich 218310 Thlr. als die Gesammtkosten der Bahn mit einem Geleise betrachten kann. —

Rechnungs-Abschluß
vom 13. August 1835 bis 31. Dezember 1840.

Einnahme.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Aktien-Kapital-Konto . . . . . . | 2,300000 Thlr. | — Sgr. | — Pf. |
| Aktionärs für Zinsen und Dividende vom 1. April bis 31. Dezember 1840 von 2,300000 Thlr. à 3 Prozent . . . . . . . . . . . | 69000 „ | — „ | — „ |
| Prioritäts-Aktien-Kapital-Konto . | 476000 „ | — „ | — „ |
| Prioritäts-Aktionärs, für Zinsen von 406300 Thlr., vom 1. Juli bis 31. Dezember 1840 à 2 Prozent | 8126 „ | — „ | — „ |
| Betriebs-Konto-Saldo des Jahres 1840 . . . . . . . . . . | 5342 „ | 19 „ | 6 „ |
| Summa . | 2,858468 Thlr. | 19 Sgr. | 6 Pf. |

(Der Saldo des Jahres 1839 ist mit 5556 Thlr. 1 Sgr. 8 Pf. auf allgemeine Unkosten übertragen.)

Ausgabe.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Abtheilungszeichen . . . . . . . . . | 2964 Thlr. | 28 Sgr. | 9 Pf. |
| Allgemeine Unkosten, namentlich, nachdem der Betriebs-Saldo des Jahres 1839 mit 5556 Thlr. 1 Sgr. 8 Pf. hierher übertragen ist, Heizung, Erleuchtung, Reinigung, Porto, Insertions-Kosten, Feuer-Versicherungen, Aufenthalt eines Mechanikus in England, und Provision | 17612 „ | 15 „ | 10 „ |
| Bahnhof bei Buckau . . . . . . . | 49338 „ | 27 „ | 10 „ |
| „ Schönebeck . . . . . . . | 15716 „ | 14 „ | 2 „ |
| „ Köthen, inklusive 53 Thlr. 6 Sgr., welche aus dem Jahre 1839 von den Gebäuden hier aufgenommen sind . . . . . . . . . . . . . | 5296 „ | 4 „ | 3 „ |
| Bahnhof bei Stumsdorf . . . . . . . | 618 „ | 7 „ | 8 „ |
| „ Halle . . . . . . . . . . | 6628 „ | 3 „ | 10 „ |
| Latus . | 98175 Thlr. | 12 Sgr. | 4 Pf. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Transport . | 98175 Thlr. | 12 Sgr. | 4 Pf. | |
| Bahnhof bei Schkeuditz . . . . . . . | 629 „ | 6 „ | 5 „ | |
| „ Leipzig . . . . . . . . | 19983 „ | 3 „ | 8 „ | |
| Bahnwärterhäuser . . . . . . . . . | 3926 „ | 3 „ | — „ | |
| Bau-Utensilien . . . . . . . . . | 419 „ | 9 „ | — „ | |
| Bücher, Karten, Pläne . . . . . . . | 451 „ | 13 „ | 5 „ | |
| Kautionen . . . . . . . . . . . . | 32340 „ | — „ | — „ | |
| Koaks-Oefen . . . . . . . . . . . | 13167 „ | 9 „ | 6 „ | |
| Koaks-Brennerei (Kohlen-Vorräthe) . . | 39509 „ | 15 „ | 2 „ | |
| Drehscheiben und Ausweichen . . . . . | 3600 „ | 8 „ | 11 „ | |
| Druckkosten . . . . . . . . . . . | 2776 „ | 3 „ | 9 „ | |
| Effekten-Konto . . . . . . . . . . | 75 „ | 20 „ | — „ | |
| Entschädigungen . . . . . . . . . . | 2226 „ | — „ | 2 „ | |
| Erd- und Mauer-Arbeiten auf der ganzen Bahnstrecke mit Ausschluß der Saalbrücke und nachdem 89225 Thlr., welche die Sächsische Bahnstrecke betreffen, auf laufende Rechnungen übertragen sind . . | 631269 „ | — „ | — „ | |
| Expropriations-Kosten . . . . . . . . | 3687 „ | 7 „ | 5 „ | |
| Filz (Unterlage zu den Chairs) . . . . | 896 „ | 27 „ | 6 „ | |
| Gerichtskosten . . . . . . . . . . . | 1517 „ | 21 „ | 1 „ | |
| Gebäude, nach Abzug von 53 Thlr. 6 Sgr., welche auf „Bahnhof bei Köthen" übertragen sind . . . . . . . . . . . | 59396 „ | 12 „ | 4 „ | |
| Grund-Abgaben . . . . . . . . . . | 341 „ | 26 „ | 10 „ | |
| Grund-Entschädigungen . . . . . . . | 276708 „ | 26 „ | 10 „ | |
| Grundstücke . . . . . . . . . . . | 14043 „ | 17 „ | 8 „ | |
| Güterwagen . . . . . . . . . . . | 18137 „ | 21 „ | 2 „ | |
| Holzschrauben . . . . . . . . . . . | 46980 „ | 19 „ | 6 „ | |
| Inventarium . . . . . . . . . . . | 1964 „ | 22 „ | 1 „ | |
| Inventarium des Bahnhofes . . . . . . | 1041 „ | 1 „ | 7 „ | |
| Kosten des Bau-Büreau's . . . . . . | 26595 „ | 17 „ | 2 „ | |
| „ Geschäfts-Büreau's . . . . | 943 „ | 23 „ | 8 „ | |
| Lagerholz . . . . . . . . . . . . | 154106 „ | 5 „ | 1 „ | |
| Lokomotive und Tender . . . . . . . | 212663 „ | 3 „ | 10 „ | |
| Miethe . . . . . . . . . . . . . | 1968 „ | 17 „ | 6 „ | |
| Oberbau . . . . . . . . . . . . . | 132200 „ | 25 „ | 6 „ | |
| Persennings . . . . . . . . . . . | 870 „ | 19 „ | 9 „ | |
| Personenwagen . . . . . . . . . . | 54044 „ | 12 „ | — „ | |
| Reisekosten . . . . . . . . . . . . | 13666 „ | 18 „ | 4 „ | |
| Remunerationen und Gehalte . . . . . | 40515 „ | 10 „ | — „ | |
| Reparaturen-Werkstätte, Ausrüstung . . | 22748 „ | 9 „ | 5 „ | |
| „ „ Betrieb . . . | 25571 „ | 6 „ | — „ | |
| Latus . | 1,959159 Thlr. | 27 Sgr. | 7 Pf. | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Transport . | 1,959159 | Thlr. 27 | Sgr. 7 | Pf. |
| Saalbrücke . . . . . . . . . . . . . | 82008 | „ — | „ 11 | „ |
| Schienen . . . . . . . . . . . . . | 598345 | „ 5 | „ 10 | „ |
| Schienenstühle . . . . . . . . . . . | 7752 | „ 22 | „ — | „ |
| Schneepflüge . . . . . . . . . . . . | 585 | „ 29 | „ 11 | „ |
| Vorschuß . . . . . . . . . . . . . | 40 | „ — | „ — | „ |
| Wagenräder und Achsen . . . . . . . | 49633 | „ 7 | „ 2 | „ |
| Zinsen, nach Abrechnung der 1 Thlr. 15 Sgr. Rest aus der Rechnung pro 1839 . . | 142146 | „ 12 | „ 10 | „ |
| Saldo der laufenden Rechnungen, nachdem die 89225 Thlr., welche die Sächsische Bahnstrecke betreffen, von dem Konto „Erd- und Mauer-Arbeiten" hierher übertragen sind . . . . . . . . . | 13229 | „ 29 | „ 9 | „ |
| Kassenbestand am 31. Dezember 1840 . . | 5567 | „ 3 | „ 9 | „ |
| Summa . | 2,858468 | Thlr. 19 | Sgr. 9 | Pf. |

Die Haupt-Rechnungs-Abschlüsse

der Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft für die Jahre 1841, 1842 und 1843 enthält nachstehende Tabelle.

(Die Baurechnungen der Bahn und Gebäude sind noch nicht definitiv abgeschlossen.)

| | 1841 | | | | | | 1842 | | | | | | 1843 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Debitores | | | Creditores | | | Debitores | | | Creditores | | | Debitores | | | Creditores | | |
| | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. |
| Aktien-Kapital-Konto . . . . . . . . | | | | 2,300000 | — | — | | | | 2,300000 | — | — | | | | 2,300000 | — | — |
| Aktionärs für Dividende vom Jahre 1841, 1842 und 1843 und Reste vom Jahre vorher | | | | 115774 | — | — | | | | 161880 | — | — | | | | 230588 | — | — |
| Amortisations-Konto für ausgelooste und noch einzulösende Prioritäts-Aktien . . . . | | | | 900 | — | — | | | | 100 | — | — | | | | 1100 | — | — |
| Amortisations-Fonds . . . . . . . . | | | | 10500 | — | — | | | | 21400 | — | — | | | | 31200 | — | — |
| Prioritäts-Aktien-Kapital-Konto . . . . | | | | 689500 | — | — | | | | 1,328600 | — | — | | | | 1,768800 | — | — |
| " -Aktionäre für Zinsen . . . . | | | | 13940 | — | — | | | | 26864 | — | — | | | | 34154 | — | — |
| Reserve-Fonds . . . . . . . . | | | | 10310 | 13 | 4 | | | | 55493 | 23 | 4 | | | | 93624 | 29 | 5 |
| Saldo der laufenden Rechnungen . . . . | | | | 18272 | 24 | 8 | | | | 55466 | 10 | 4 | | | | 5080 | — | 4 |
| Die Bahn: | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| a. Vorarbeiten, allgemeine Unkosten, Grund-Entschädigungen, Zinsen während der Bauzeit rc. . . . . 567136 Thlr. 14 sg. 9 pf. | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| b. Erdarbeiten, Brükken, Durchlässe, Wege-Uebergänge . . . 740631 " 28 " 11 " | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| c. Oberbau . . . 917292 " 25 " 10 " | 2,225061 | 9 | 6 | | | | 2,231700 | 6 | 7 | | | | 3,025950 | — | 7 | | | |
| | | | | | | | Hiervon Kosten des Doppelgeleises: 736687 | 3 | 11 | | | | Hiervon Kosten des Doppelgeleises: 800888 | 21 | 1 | | | |
| Latus . | 2,225061 | 9 | 6 | 3,159197 | 8 | — | 2,968387 | 10 | 6 | 3,949804 | 3 | 8 | 3,826838 | 21 | 8 | 4,464546 | 29 | 9 |

| | 1841 | | | | | | 1842 | | | | | | 1843 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Debitores | | | Creditores | | | Debitores | | | Creditores | | | Debitores | | | Creditores | | |
| | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. |
| Transport . | 2,225061 | 9 | 6 | 3,159197 | 8 | — | 2,968387 | 10 | 6 | 3,949804 | 3 | 8 | 3,826838 | 21 | 8 | 4,464546 | 29 | 9 |
| Gebäude und Bahnhöfe . . . . . . . . . | 244119 | 14 | — | | | | 264634 | 4 | 6 | | | | 284545 | 17 | 3 | | | |
| Betriebsmittel: (1841) 16 (1842) 19 (1843) 20 Lokomotive, (1841) 11 (1842) 13 (1843) 15 Tender, (1841) 6 (1842) und (1843) 8 Personenwagen I. Klasse, (1841) 27 (1842) 31 (1843) 26 II. Klasse, 62 (1843) 67 III. Klasse, 6 Gepäck-Transportwagen, 100 vierrädrige Güterwagen, (1841) 2 (1842) 10 (1843) 20 achträdrige Güterwagen, 4 Viehtransportwagen, 4 Schneepflüge, 18 Kiestransportwagen, Antheil an den gemeinschaftlichen Wagen mit der Berlin-Anhaltschen Eisenbahn-Gesellschaft u. verschiedene andere Betriebs-Utensilien . . . . . . . | 495196 | 29 | 3 | | | | 562999 | — | 11 | | | | 588004 | 12 | 8 | | | |
| Koaks-Oefen . . . . . . . . . . . . | 13576 | 25 | 2 | | | | 13576 | 25 | 2 | | | | 20209 | 10 | 4 | | | |
| Koaks-Brennerei (Vorräthe) . . . . . | 43957 | 3 | 9 | | | | 34450 | 9 | 3 | | | | 68134 | 17 | 6 | | | |
| Reparatur-Werkstatt (Ausrüstung) . . . . | 34724 | 9 | 3 | | | | 34421 | 4 | 2 | | | | 36235 | 16 | 2 | | | |
| " " (Vorräthe) . . . . | 39084 | 17 | 5 | | | | 50090 | 11 | — | | | | 52543 | 2 | 6 | | | |
| Kautionen . . . . . . . . . . . . . | 5600 | — | — | | | | — | — | — | | | | — | — | — | | | |
| Kapitalien (ausgeliehene) . . . . . . . . | 8222 | 20 | — | | | | 8000 | — | — | | | | 193596 | 25 | 4 | | | |
| Effekten-Konto, angekaufte Prioritäts-Aktien | 5600 | — | — | | | | 8900 | — | — | | | | 184128 | — | — | | | |
| Vorschuß-Konto . . . . . . . . . . | 247 | — | — | | | | 112 | 15 | 8 | | | | 10017 | 8 | 6 | | | |
| Wechsel-Konto . . . . . . . . . . . | 6357 | 10 | — | | | | — | — | — | | | | 289 | 17 | 6 | | | |
| Waaren-Konto (beschädigte und übernommene Waaren) . . . . . . . . . . . | 336 | 6 | 6 | | | | 526 | 1 | 1 | | | | — | — | — | | | |
| Kassen-Bestand . . . . . . . . . . . | 37113 | 13 | 2 | | | | 3706 | 11 | 5 | | | | 892 | 21 | 5 | | | |
| Summa . | 3,159197 | 8 | — | 3,159197 | 8 | — | 3,949804 | 3 | 8 | 3,949804 | 3 | 8 | 4,464546 | 29 | 9 | 4,464546 | 29 | 9 |

Für den, bei Erwerbung des zur Anlage der Bahn erforderlich gewesenen Grund und Boden sind 491 Thlr. als höchster,
75 „ „ niedrigster Preis für den Morgen à 180 □ Ruthen bezahlt, und 250 Thlr. pro Morgen ist als der gezahlte Durchschnittspreis anzunehmen.

Die Erdarbeiten kosteten bei der Ausführung der Bahn, je nach der Entfernung des Transports und nach der Bodenart von resp. $7\frac{1}{2}$, $9\frac{1}{2}$, 12 und 15 Sgr. die Schachtruthe bis zu 73, 76, 79 und 82 Sgr.; wovon die erstern Preise bei einer Transportweite von 5 Ruthen, die letztern bei 520 Ruthen Entfernung bezahlt wurden.

Zum zweiten Geleise sind die Schienen aus den Werken der Herren Bailey, Brothers et Comp., und zwar 4000 Tons zu dem damals billigsten Preise von 8 Lst. 9 Sh. und der Rest von etwa 500 Tons zu 8 Lst. 10 Sh. pro Ton frei Hamburg kontrahirt.

Zu der Lieferung der Hölzer war am 13. Januar c. ein Lizitations-Termin anberaumt. — Die mindestfordernden Holzhändler haben die Lieferung zu dem Preise von 1 Thlr. $9\frac{1}{4}$ Sgr. pro Stück übernommen. Das zu liefernde Quantum betrug 87040 Stück Eichenholz, $7\frac{1}{4}$ Fuß lang, 9 Zoll breit, 6 Zoll hoch; 43520 Stück $5\frac{1}{3}$ Fuß lang, $12\frac{1}{2}$ Zoll breit, 6 Zoll hoch.

### d. Steigungs-Verhältnisse.

Der höchste Punkt der Bahn, nahe an der Sächsischen Grenze, liegt 380 Fuß über dem Meere, und 254 Fuß höher als der Anfang der Bahn bei Magdeburg. Der Bahnhof zu Magdeburg befindet sich 126 Fuß über dem Meere und 16 Fuß über dem Nullpunkt des Magdeburger Pegels; dieser ist also 110 Fuß über dem mittlern Spiegel der Nordsee erhaben. Der Bahnhof zu Leipzig liegt 320,2 Fuß über dem Meere, demnach 194 Fuß höher als der zu Magdeburg.

Die Bahnlinie ist zur Ersparung der Erdarbeiten in der Vertikal-Ebene 56 Mal gebrochen, was für ein so ebenes Terrain etwas viel ist. Wir fassen, um nicht alle einzelne Steigungen anzugeben, diese in Nachstehendem zusammen.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1. Steigung | $\frac{1}{288}$ auf . . . | 1430 | Ruthen | = 0,71 | Meilen, |
| 2. „ | $\frac{1}{300}$ — $\frac{1}{400}$ auf . | 10087 | „ | = 5,04 | „ |
| 3. „ | $\frac{1}{400}$ — $\frac{1}{1000}$ auf | 5914 | „ | = 1,95 | „ |
| 4. „ | $\frac{1}{1000}$ — $\frac{1}{2000}$ auf | 3900 | „ | = 1,95 | „ |
| 5. „ | $\frac{1}{2000}$ — $\frac{1}{3314}$ „ | 5774 | „ | = 2,88 | „ |
| 6. Horizontal | . . . . „ | 4314 | „ | = 2,15 | „ |

### e. Krümmungs-Verhältnisse.

Die ganze Bahn enthält 24 Kurven, mit einer Gesammtlänge von 5944 Ruthen, welche folgenden Halbmesser haben:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 250 | Ruthen | bei Buckau, | 600 | Ruthen | bei Eismannsdorf, |
| 600 | „ | vor Westerhusen, | 600 | „ | „ Niemenberg, |
| 600 | „ | hinter „ | 600 | „ | „ Zöberitz, |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 600 | Ruthen | hinter Schönebeck, | 350 | Ruthen | bei Halle, |
| 600 | „ | „ Gnadau, | 600 | „ | „ Bürkendorf, |
| 600 | „ | vor der Saale, | 600 | „ | „ Benndorf, |
| 300 | „ | hinter „ | 600 | „ | „ Beutitz, |
| 600 | „ | bei Sachsendorf, | 600 | „ | „ Schkeuditz, |
| 600 | „ | vor Wulfen, | 600 | „ | hinter „ |
| 600 | „ | „ Elsdorf, | 600 | „ | an d. Sächsischen Grenze, |
| 600 | „ | hinter Köthen, | 400 | „ | bei Gohlis, |
| 600 | „ | bei Gehrendorf, | 250 | „ | vor Leipzig. |

Die Drehkurven auf den Bahnhöfen, welche zum Drehen der Lokomotive mit Tender bestimmt sind, haben 175 Fuß Radius.

### f. Art des Bahnbaues, bedeutende Bauwerke.

Auf der ganzen Länge der Bahn sind nach den Bau-Berichten des Direktoriums überhaupt 383600 Schachtruthen Erde zu bewegen und 8242 Schachtruthen Mauerwerk aufzuführen gewesen (die Schachtruthe = 144 Kubikfuß), welche Arbeiten sich auf die verschiedenen Bau-Sektionen auf folgende Weise vertheilten:

| | | Schachtrth. Erde, | Schachtrth. Mauerw. |
|---|---|---|---|
| 1. | von Magdeburg bis Buckau . . . | 32520 | 2131 |
| 2. | „ Buckau bis Schönebeck . . . | 28487 | 613 |
| 3. | „ Schönebeck bis zur Saale . . | 18564 | 69 |
| 4. | Saalbrücke . . . . . . . . . . | 433 | 1554 |
| 5. | von der Saale bis Dornbock . . . | 39390 | 548 |
| 6. | „ Dornbock bis Mardorf . . . | 39466 | 326 |
| 7. | „ Marxdorf bis Arensdorf . . . | 29917 | 494 |
| 8. | „ Arensdorf „ Zeundorf . . . | 5199 | 19 |
| 9. | „ Zeundorf „ Eismannsdorf . . | 44703 | 336 |
| 10. | „ Eismannsdorf bis Halle . . . | 29113 | 223 |
| 11. | „ Halle bis Gr. Kugel . . . . | 31264 | 826 |
| 12. | „ Gr. Kugel bis Schkeuditz . . | 27450 | 270 |
| 13. | „ Schkeuditz bis Leipzig . . . . | 57074 | 833 |
| | Summa . | 383600 | 8242 |

Untersucht man zur leichtern Beurtheilung der Schwierigkeit des Baues in den einzelnen Sektionen die durchschnittliche Masse zu bewegender Erde und aufzuführenden Mauerwerks, welche in jeder Sektion auf eine Ruthe Bahnlänge kommen, so ergiebt sich für

| | | Schachtrth. Erde, | Schachtrth. Mauerwerk. |
|---|---|---|---|
| Sektion | I. . . | 41,4 | 2,7 |
| „ | II. . . | 8,7 | 0,2 |
| „ | III. . . | 5,6 | 0,02 |
| „ | IV. . . | 3,1 | 11,3 |
| „ | V. . . | 15,3 | 0,2 |
| „ | VI. . . | 21,9 | 0,18 |
| „ | VII. . . | 12,3 | 0,2 |

| | | Schachtrth. Erde, | Schachtrth. Mauerwerk. |
|---|---|---|---|
| Sektion | VIII. . . | 2,9 | 0,01 |
| „ | IX. . . | 14,8 | 0,1 |
| „ | X. . . | 7,9 | 0,06 |
| „ | XI. . . | 9,2 | 0,2 |
| „ | XII. . . | 11,8 | 0,1 |
| „ | XIII. . . | 18,5 | 0,3 |

Es stellt sich somit heraus, daß Sektion VIII. von Arensdorf bis Zeundorf sowohl hinsichtlich der zu bewegenden Erdmasse, als hinsichtlich des aufzuführenden Mauerwerks die günstigsten Verhältnisse bietet, während Sektion I. von Magdeburg bis Buckau durch die große zu bewegende Erdmasse, und Sektion IV. die Saalbrücke, durch die Masse des aufzuführenden Mauerwerks die größten Schwierigkeiten besitzen.

Die erste Abtheilung der I. Sektion, vom Militair-Bäckerei-Gehöft in Magdeburg bis zum Rondel Cleve, enthält außer dem Administrations-Gebäude meistens solche Bauwerke, welche im Elbbette selbst gegründet werden mußten und daher bedeutende Schwierigkeiten darboten. — Da es nämlich vom höchsten Interesse sein mußte, die Bahn nicht vor der Stadt beginnen zu lassen, sondern sie in das Innere derselben zu leiten; da ferner zu dem Ende weder die Festungswerke durchbrochen werden konnten, noch auch die Thore der Stadt hinreichenden Raum zur Durchführung der Bahn darboten; so blieb kein anderer Ausweg übrig, als im Bette der Elbe selbst einen Damm von den Festungswerken an bis an die Strombrücke zu führen und so dem Wasser das nöthige Terrain zum Bahnbetriebe abzugewinnen. — Zu diesem Zwecke wurden die Fürstenwall-Terrassen abgetragen, die städtischen Wasserleitungsröhren bei der Strombrücke und ein Abzugskanal verlegt; in der Elbe selbst eine 1805½ Fuß lange, theils auf Felsen, theils auf Pfahlrost, zum Theil mittelst Senkkasten gegründete Quaimauer bis zur Höhe des Planums (16 Fuß 2 Zoll über 0 des Elbwassers) aufgeführt und der Raum zwischen dieser und dem Fürstenwalle mit Schutt und Erde ausgefüllt. Außerdem mußte in dieser I. Abtheilung eine kasemattirte Batterie und eine Anschlußmauer an die Schüttung des Erdkörpers der II. Abtheilung aufgeführt werden. — Diese II. Abtheilung vom Rondel Cleve bis nach Buckau enthält einen Wasserdurchlaß von 128 Fuß Länge, einen Weg-Uebergang über die Schönebecker Landstraße und zwei Durchlässe im Friedrich-Wilhelms-Garten, eine massive Brücke über den Klinkebach von 12 Fuß normaler Weite, welche wegen ihrer schiefen Lage besondere Sorgfalt erforderte, einen Weg-Uebergang vor dem Bahnhofe zu Buckau, und endlich die Gebäude dieses Bahnhofes selbst, welche, außer den nöthigen Güter- und Wagenschuppen, in einem Maschinen-Reinigungsgebäude, Reparatur-Werkstätte, Schmiede, Koaksöfen &c. bestehen. — Die wasserseitigen Böschungen an der Elbkonkave sind mit Faschinenwerk gedeckt. —

Die IV. Sektion wird durch das größte Bauwerk der ganzen Bahn — die Saalbrücke bei Gritzena — gebildet. Dieselbe ist 137,96 Ruthen lang, enthält 5 Wasserpfeiler und 25 ebenfalls massive Landpfeiler und kostet, nach

dem Rechnungs-Abschlusse des Direktoriums pro 1840, über 65877 Thlr. Der von Holz konstruirte Oberbau besteht aus zwei dicht neben einander liegenden, jedoch isolirten Brücken, so daß die eine Hälfte abgetragen und erneuert werden kann, ohne daß die andere Hälfte dadurch gestört wird.

Die XIII. Sektion enthält eine Brücke über die Rietschke bei Eutritzsch von 30 Fuß Länge, 2 Brücken über die Parthe bei Leipzig, zusammen 132 Fuß lang, Wege-Unterführungen in Lützschena, Wahren und Gohlis, die Uebergänge der Delitzscher und Landsberger Chausseen im Niveau der Bahn. — Die ganze Sektion von 3085,9 Ruthen Länge enthält 690 Ruthen Einschnitt und 1430 Ruthen Damm, nämlich:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| einen Durchschnitt an der Preußisch-Sächsischen Grenze, | 220 | Ruthen lang, | 16 | Fuß tief, |
| „ Damm in Hähnichen . . . | 190 | „ | 30 | „ hoch, |
| „ „ Lützschena . . . . | 220 | „ | 27 | „ |
| „ Durchschnitt daselbst . . . . | 70 | „ | 17 | „ tief, |
| „ Damm in Wahren . . . . | 270 | „ | 25 | „ hoch, |
| „ Durchschnitt in Möckern . . | 400 | „ | $18\frac{1}{2}$ | „ tief, |
| „ Damm von Gohlis bis Leipzig | 750 | „ | 22 | „ hoch, |

wonach etwa 965 Ruthen dieser Bahnstrecke im Niveau des anliegenden Terrains liegen. — Im Ganzen enthält die Bahn 43 Brücken und 53 Durchlässe und wird 5 Mal von Chausseen durchkreuzt.

Die Konstruktion des *Oberbaues* anlangend, so sind zum ersten Geleise Brückform-Schienen (bridgerail), von denen der laufende Fuß 14 Pfund wiegt (pro Yard also 42 Pfund), angewendet. Diese Schienen sind auf kiefernen Langhölzern mittelst gußeisernen Verbindungsstühlen und Holzschrauben befestigt, — welche durch eichene Querhölzer — je $7\frac{1}{2}$ Fuß von einander entfernt — in ihrer Parallelität erhalten werden. — Dieser Oberbau hielt sich zwar anfangs im Wesentlichen gut, auch ward über die Bewegung der Wagen darauf günstig geurtheilt; der Umstand jedoch, daß seit Legung des ersten Geleises die Eisenschienen bedeutend wohlfeiler, dagegen die Hölzer theurer geworden, ließ es schon räthlich erscheinen, einen höhern Betrag auf die fast unvergänglichen und stets werthvoll bleibenden Eisenschienen, dagegen einen geringeren auf die vergänglichen Hölzer zu verwenden. In weiterer Berücksichtigung des Umstandes, daß ohne zu große Kosten-Erhöhung zu den fortlaufenden Langhölzern, da solche ganz gerade und nicht wohl unter 15 Fuß lang sein durften, nur leicht vergängliches Kiefernholz genommen werden kann, daß ferner die Einbringung neuer Langhölzer immer mit verhältnißmäßig nicht geringen Schwierigkeiten verbunden ist, und daß endlich die Langhölzer den Abfluß des Wassers zwischen den Schienen etwas behindern, kam man zu dem Beschlusse:

„etwas höhere und schwerere Schienen mit einem Mittelsteg und breitem Fuß (Vignoles-Schienen 53 Pfund pro Yard) zu wählen und solche unmittelbar auf eichenen Querhölzern zu legen.“

Bei 9 Zoll breiten Querhölzern und einer 3füßigen Entfernung von Mitte zu Mitte derselben erschien ein Querschnitt der Schienen von $3\frac{1}{4}$ Zoll Höhe mit $3\frac{1}{2}$ Zoll breitem Fuß und einem Gewicht von 18 Pfund pro lau-

fenden Fuß, nach den auf andern Eisenbahnen gemachten Erfahrungen ausreichend.

Um nun aber die Schienenstöße, welche vorzugsweise einer sorgsamen Berücksichtigung bedürfen, recht genau legen und gut sichern zu können, wurden zwischen den anstoßenden Querhölzern 12½ Zoll breite, 5⅓ Fuß lange Eichenhölzer der Länge nach unter die zusammenstoßenden Schienen angebracht und auf diese die mit Rändern versehene, zu den Schienenfüßen passende Unterlageplatte von Schmiedeeisen gelegt und letztere nebst den Schienenfüßen durch besondere Oberbleche und Schrauben befestigt.

Bei den Vorschlägen hinsichtlich des zweiten Geleises kam auch die Entfernung oder der Raum zwischen dem neuen und dem schon liegenden Geleise zur besonderen Erörterung. Bei dem ursprünglichen Bau war diese Zwischenweite zu 4 Fuß 6 Zoll und dazu die Krone mit derjenigen der anschließenden Leipzig-Dresdener Eisenbahn gleich breit angenommen. Inzwischen hatte die Erfahrung gelehrt, daß noch breitere Wagen als die bisher angewendeten, vortheilhafter wären, weil breitere Wagen von größerer Ladung verhältnißmäßig dem größten Hindernisse der Wagenzüge, nämlich dem Seitenwinde, eine geringere Fläche darbieten.

Breitere Wagen bedingen aber einen größeren Zwischenraum, daher denn eine Verbreiterung der Dammkrone um 1½ Fuß mehr wünschenswerth erschien.

Diese Verbreiterung, zu circa 10000 Thlr. veranschlagt, ist nun bereits ausgeführt, und hat sich dabei herausgestellt, daß dazu nur etwa ¾ der Anschlagssumme erforderlich waren. Die Geringfügigkeit dieser Summe wird dadurch erklärlich, daß die Erde zur Verbreiterung der Dammkrone theils aus Kiesbettungsgräben des Oberbaues entnommen, theils auf dem liegenden Geleise wohlfeil herantransportirt werden konnte, und die schon konsolidirten Schüttungen eine kleine Verringerung der Böschungen sehr wohl zuließen. — Dadurch ergiebt sich denn auch, daß die jetzt nachträglich aufgewendeten Kosten noch nicht die Hälfte derjenigen Mehrkosten erreichen, welche erforderlich gewesen wären, um die Dammkrone gleich ursprünglich in der jetzt nachträglich hergestellten größeren Breite anzulegen.

Aus dem Berichte für das Jahr 18$\frac{42}{43}$ ergeben sich als Bedarf für das erste Geleise:

| | | |
|---|---|---|
| Schienen . . . | 106000 | Ztr., |
| Schienenstühle . | 54700 | Stück, |
| Holzschrauben . . | 770000 | „ |
| an Unterhölzern waren kontrahirt: | | |
| kieferne Langhölzer | 55000 | „ |
| eichene Querhölzer | 54850 | „ |

Daß die bei dem zweiten Geleise angewandte Konstruktionsart sich weit besser bewähren wird als die des ersten Geleises, geht schon aus dem Geschäftsberichte der Direktion vom 12. April 1844 hervor. Denn während der Zustand des zweiten Geleises zu der Hoffnung berechtigt, die Unterhaltung desselben auf eine Reihe von Jahren mit verhältnißmäßig geringen Kosten bestreiten zu können, findet in Beziehung auf das alte Geleise das Ge-

gentheil Statt. Schon im Jahre 1844 wird eine Strecke von vier Meilen umgebaut werden müssen, wodurch eine Ausgabe entsteht, die zu 62758 Thlr. 23 Sgr. 4 Pf. veranschlagt ist.

Nach der hierbei anzuwendenden Konstruktion sollen die Schienen nur auf Querhölzer gelegt und an den Stößen auf schmiedeeisernen Unterlageplatten mittelst Schrauben befestigt werden. Durch angestellte Versuche hat sich nämlich herausgestellt, daß die Tragfähigkeit der Brückschienen (bridgerail) für diese Konstruktion vollkommen ausreicht und daß auf den so konstruirten Stellen die Bahn geringeren Unterhaltungskosten unterworfen und überhaupt weniger wandelbar ist als auf Langhölzern.

g. Betriebs-Maschinen und Einrichtungen.

Die Transportmittel bestanden im Mai 1844 aus:

20 sehr schönen und kräftigen Lokomotiven, von denen 4 mit fixer Expansion, die andern ohne Expansion arbeiten;
15 Tendern;
8 Personenwagen I. Klasse,
26 " II. "
62 " III. " 20 bedeckte und 42 offene;
6 Gepäck-Transportwagen,
100 vierrädrigen Güterwagen,
20 achträdrigen Güterwagen,
4 Viehtransportwagen,
4 Schneepflügen,
18 Kiestransportwagen.

Außerdem gemeinschaftlich mit der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn 107 Stück Güter-, Gepäck- und Equipage-Transportwagen, welche binnen Kurzem noch um 8 Stück vermehrt werden, zu deren Anschaffungskosten die Gesellschaft $\frac{3}{7}$ des ganzen Betrages beizutragen hat.

Die im Jahre 1843 angeschaffte Lokomotive ward in der Werkstätte der Gesellschaft, unter der Leitung des Maschinenmeisters, nach der neuesten Maschine von Sharp, Roberts et Comp. in Manchester erbaut; die übrigen sind von Sharp, Roberts et Comp. selbst.

Von den größeren Güterwagen sind 12 Stück zum Equipagentransport eingerichtet, auch sind einige Güterwagen mit Aufsätzen zur Fortschaffung von Pferden und anderem Vieh versehen. —

20 Stück bedeckte Wagen III. Klasse mit Pufferfedern sind bei der Wagenbau-Anstalt der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Gesellschaft bestellt; bei dieser Bestellung werden eine gleiche Anzahl der langsitzigen offenen Wagen III. Klasse in Gegenrechnung überlassen; ferner sind der gedachten Anstalt 6 Stück sechsrädrige Wagen II. Klasse auf Bogenfedern mit 5 Koupé's in Arbeit gegeben.

Die zur Unterhaltung der Transportmittel bestimmte Reparatur-Werkstatt auf dem Bahnhofe bei Buckau ist vollständig eingerichtet und in er-

wünschter Thätigkeit; die für dieselbe angeschaffte Dampfmaschine leistet dabei treffliche Dienste.

Zur Bereitung der Coaks für den Betrieb sind auf dem um 4 Morgen vergrößerten Bahnhofe bei Buckau nach und nach 18 Stück Coaks-Oefen in 3 Abtheilungen erbaut worden, in denen der Bedarf reichlich beschafft werden kann. Diese selbstbereiteten Coaks waren anfänglich unvollkommen, sind aber in Folge fortgesetzter Versuche und Erfahrungen immer besser geworden und lassen nur noch wenig zu wünschen übrig. — Die dazu erforderlichen Steinkohlen werden aus England theils unmittelbar, theils durch Hamburger und Stettiner Handlungshäuser bezogen.

Der Preis derselben stellt sich durchschnittlich auf 11 Sgr. pro Berliner Scheffel, während die früher aus England bezogenen Coaks 14 Sgr. pro Scheffel kosteten.

Die auf anderen Bahnen versuchte Feuerung mit Holz oder mit Coaks aus inländischen Steinkohlen ist, nach den bis jetzt gemachten Erfahrungen, für die Verhältnisse dieses Betriebes nicht passend gefunden. Die Zahl der fest angestellten Beamten war im Mai 1841 236; außerdem werden gegen Wochenlohn in der Werkstatt, in der Coaks-Brennerei, bei der Güterverladung, für die Unterhaltung der Wagen und auf den verschiedenen Bahnhöfen fortwährend 230 bis 240 Arbeiter beschäftigt.

Das unter dem 30. Juli 1839 erlassene Bahnpolizei-Reglement hat sich im Wesentlichen als zweckmäßig bewährt; die Fahrzeiten sind für die einzelnen Bahnstrecken, sowohl für die Hinfahrt nach Leipzig, als für die Rückfahrt, nach Maaßgabe der Steigungs-Verhältnisse genau regulirt.

### h. Betriebseinnahmen und Betriebskosten.

Die Betriebseinnahmen betrugen im Jahre 1840:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1. in der Zeit bis zum 17. August . . | 46332 Thlr. | 19 Sgr. | — Pf. |
| 2. „ „ vom 18. August bis zum 31. Dezember . . . . . . . . . | 130064 „ | 10 „ | 11 „ |
| Zusammen . | 176396 Thlr. | 29 Sgr. | 11 Pf. |
| wovon als Dividende vertheilt wurden: | 96000 „ | — „ | — „ |

Die einzelnen Einnahmen in den Jahren 1841, 1842 und 1843 waren:

| Für | 1841. | | | 1842. | | | 1843. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. |
| 1) Personentransport . . . . . . . . | 265769 | 4 | 1 | 306547 | 27 | 10 | 345087 | 13 | 1 |
| 2) Gepäcktransport . . . . . . . . | 6392 | 10 | 3 | 7981 | 18 | 1 | 10399 | 12 | 1 |
| 3) Equipagentransport . . . . . . | 8151 | 26 | 3 | 12219 | 23 | 10 | 12984 | 5 | 6 |
| 4) Eilgütertransport . . . . . . . . | 8504 | 20 | 1 | 11147 | 1 | 1 | 14932 | 24 | 4 |
| 5) Vieh- und anderer Transport . . . | 523 | 8 | 6 | 1418 | 11 | 8 | 6302 | 21 | 11 |
| 6) Gütertransport . . . . . . . . . | 123160 | 21 | 9 | 173901 | 9 | 2 | 269631 | 22 | 8 |
| 7) Baumaterialientransport . . . . . . | — | — | — | 6000 | — | — | — | — | — |
| 8) Miethsgelder . . . . . . . . . . | 315 | 10 | 10 | 297 | 5 | — | 173 | — | — |
| 9) Zufällige Einnahmen u. Gewinne von verschiedenen Kontis . . . . . . . | 8854 | 10 | 2 | 4211 | 4 | 2 | 10028 | 27 | 5 |
| Zusammen . | 421671 | 21 | 11 | 523724 | 10 | 10 | 669540 | 8 | 8 |

Diese Einnahmen (mit Ausnahme der unter 7, 8 und 9 angeführten) vertheilten sich auf die verschiedenen Monate:

| | 1841. | | | 1842. | | | 1843. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. |
| Januar | 15668 | 4 | 6 | 25136 | 13 | 10 | 34244 | 16 | 6 |
| Februar | 14334 | 28 | 6 | 21367 | 22 | — | 30116 | 19 | 7 |
| März | 17284 | 2 | 3 | 34006 | 21 | 7 | 38032 | 14 | 2 |
| April | 39652 | 26 | — | 60451 | 26 | 9 | 59534 | — | 3 |
| Mai | 45147 | — | 9 | 42569 | 22 | 6 | 67572 | 1 | 11 |
| Juni | 34773 | 24 | 9 | 42788 | 2 | 2 | 62637 | 1 | 4 |
| Juli | 38008 | 19 | 9 | 53600 | 21 | 9 | 70190 | 6 | 8 |
| August | 45312 | 19 | 3 | 53514 | 2 | 2 | 69430 | 22 | 2 |
| September | 56377 | 12 | 7 | 62198 | 19 | 7 | 81031 | 3 | — |
| Oktober | 51459 | 23 | 8 | 56729 | 15 | 8 | 67683 | 5 | 10 |
| November | 32658 | 27 | 1 | 35324 | 5 | 1 | 53532 | 22 | 10 |
| Dezember | 38253 | 1 | 7 | 43897 | 10 | 10 | 50745 | 23 | 2 |
| Zusammen | 428931 | 10 | 8 | 531585 | 3 | 11 | 684750 | 17 | 5 |
| Hiervon ab restituirte Ab- u. Anfuhrgelder | 16429 | 9 | 9 | 18369 | 2 | 3 | 25412 | 6 | 2 |
| Bleiben | 412502 | — | 11 | 513216 | 1 | 8 | 659338 | 11 | 3 |

Im Jahre 1844 wurden vereinnahmt:

im Januar . 37044 Thlr. 18 Sgr. 11 Pf.
" Februar . 24575 " — " — "
" März . 45371 " 5 " 3 "
" April . 77547 " 12 " — "

Die Betriebsausgaben waren dagegen 1841, 1842 und 1843:

| Gegenstand. | 1841. | | | 1842. | | | 1843. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. |
| **A. Betriebskosten.** | | | | | | | | | |
| I. Allgemeine Verwaltungskosten: Gehalte, Reisekosten, außerordentl. Hülfe bei Schreibereien, Schreib- u. Zeichnenmaterialien, andere Bureau-Bedürfnisse, Heizung, Erleuchtung, Porto u. Insertionskosten, Druckkosten u. lithographische Arbeiten, Gerichtskosten, Bücher, Karten und Pläne, Reinigungskosten und verschiedene unvorhergesehene Ausgaben | 13702 | 8 | 7 | 13035 | 14 | 5 | 13268 | 14 | 7 |
| II. Unterhaltung der Bahn und Gebäude: | | | | | | | | | |
| 1) Gehalt der Ingenieure, der Bahnmeister und Bahnwärter | 20815 | 22 | 3 | 20872 | 5 | — | 24603 | 11 | 4 |
| 2) Unterhaltung der Bahn | 37319 | 20 | 10 | 19030 | — | 5 | 41231 | 9 | 2 |
| 3) Unterhaltung der Gebäude | 5758 | 2 | 5 | 5298 | 29 | 3 | 6750 | 8 | 1 |
| 4) Unterhaltung der Bahnutensilien und unvorhergesehene Ausgaben | — | — | — | 924 | 11 | 10 | 1103 | 20 | 3 |
| | 63893 | 15 | 6 | 46125 | 16 | 6 | 73688 | 18 | 10 |
| Latus | 77595 | 24 | 1 | 59161 | — | 11 | 86957 | 3 | 5 |

| Gegenstand. | 1841. Thlr. | sg. | pf. | 1842. Thlr. | sg. | pf. | 1843. Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Transport . | 77595 | 24 | 1 | 59161 | — | 11 | 86957 | 3 | 5 |
| III. Kosten des Transportes. | | | | | | | | | |
| 1) Gehalte an 1 Werkmeister; (1841) 8, (1842) und (1843) 10 Lokomotivführer; (1841) 8, (1842) 9, (1843) 10 Lehrlinge, (1841) u. (1842) 6, (1843) 7 Oberschaffner; (1841) 20, (1842) 24, (1843) 28 Unterschaffner; 4 Packmeister; Beitrag zu den Kosten der gemeinschaftlichen Packmeister mit der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft; (1841) 3, (1842) u. (1843) 2 Wagenmeister; (1841) 8, (1842) und (1843) 9 Thürsteher u Perrondiener, Zulage an die Lokomotivführer, Meilengelder, Lehrgelder, Löhne an die Putzer der Lokomotive u. Wagen, an die Ausweichensteller und an sonstige Tagelöhner . . . . . . | 26212 | 28 | 1 | 29576 | 19 | 9 | 32473 | — | 2 |
| 2) Bahnhofs-Aufsichts-Personal: (1841) 6, (1842) u. (1843) 5 Bahnhofs-Aufseher, Wächter und Unterhaltung der Bahnhofshunde . . . | 2472 | 12 | 6 | 2444 | 27 | 6 | 2718 | 10 | — |
| 3) Kosten des Güter- und Gepäcktransports: Gehalte an (1841) 2, (1842) und (1843) 4 Güter-Expedienten, Gehülfen, Wächter, Löhne an die Auf- u. Ablader, Decorte und unvorherzusehende Ausgaben, ferner Gehalte an 4 Gepäck-Expedienten, Gehülfen u. Kosten des Auf- und Abladens der Eilgüter . . . . . . . . . | 4294 | 18 | 2 | 12291 | 29 | 10 | 16197 | 10 | 11 |
| 4) Kosten des Billetwesens: 1 Kontroleur, 9 Einnehmer . . . | 2483 | 10 | — | 2920 | 25 | — | 2905 | 25 | — |
| 5) Transportkräfte: | | | | | | | | | |
| a. Coaks . . . . . . . . . . | } 82285 | 9 | 8 | 80977 | 27 | 6 | 73523 | 15 | — |
| b. Holz zum Anfeuern, Oel, Talg, Werg, Wagenschmiere und verschiedene andere Materialien . . . | | | | 11124 | 23 | 9 | 15421 | 22 | 6 |
| | 82285 | 9 | 8 | 92102 | 20 | 3 | 88945 | 7 | 6 |
| 6) Unterhaltung der Transportmittel: | | | | | | | | | |
| a. der Lokomotive und Tender . . | 15616 | 28 | 3 | 23443 | 14 | 7 | 26013 | 11 | 9 |
| b. der Personenwagen . . . . . | 6495 | 28 | 5 | 6294 | 16 | — | 10674 | 15 | 7 |
| c. der Güterwagen . . . . . . | 4566 | 4 | 1 | 8228 | 11 | 1 | 9678 | 12 | 5 |
| d. der gemeinschaftlichen Wagen mit der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft . . . . . . . . | — | — | — | 2565 | 23 | 9 | 1617 | 15 | 7 |
| | 26679 | — | 9 | 132634 | 26 | 8 | 47983 | 25 | 4 |
| 7) Erleuchtung der Bahn u. Bahnhöfe | 2018 | 12 | 4 | 1900 | 9 | 3 | 1923 | 6 | — |
| Summa der Kosten des Transportes . | 146446 | 1 | 6 | 181769 | 18 | — | 193146 | 24 | 11 |
| Latus . | 224041 | 25 | 7 | 240930 | 18 | 11 | 280103 | 28 | 4 |

| Gegenstand. | 1841. Thlr. | sg. | pf. | 1842. Thlr. | sg. | pf. | 1843. Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Transport . | 224041 | 25 | 7 | 240930 | 18 | 11 | 280103 | 28 | 4 |
| IV. Bekleidung . . . . . . . . . | 1354 | 20 | 7 | 2322 | 11 | 7 | 3158 | 22 | 3 |
| V. Entschädigungen an d. Königl. Sächsische Postverwaltung, Bahnhofs-Zins in Leipzig und sonstige Entschädigungen . . . . . . . . . | 3504 | 7 | 1 | 3749 | 13 | 1 | 3496 | 29 | 2 |
| VI. Oeffentliche Abgaben . . . . . | 248 | 22 | 11 | 167 | 4 | 1 | 300 | 17 | 7 |
| VII. Feuer-Versicherungs-Prämien . . | 1188 | 27 | 6 | 3416 | 19 | 4 | 2379 | 21 | 9 |
| VIII. Inventarium, Anschaffung und Unterhaltung . . . . . . . . . . | 3062 | 7 | 11 | 1906 | 6 | 11 | 2362 | 2 | 5 |
| IX. Gratifikationen . . . . . . . . | 1692 | — | — | 102 | — | — | 1339 | 25 | — |
| X. Unterstützungen an die Wittwen der verunglückten Beamten . . . . | 1361 | 15 | — | 300 | — | — | 300 | — | — |
| XI. Insgemein . . . . . . . . . | 801 | 20 | 4 | 183 | 22 | — | 122 | 3 | 4 |
| Summa sämmtlicher Betriebskosten | 237255 | 26 | 11 | 253078 | 5 | 11 | 293563 | 29 | 10 |
| B. Sonstige Ausgaben. | | | | | | | | | |
| I. Verzinsung der Prioritäts-Aktien . | 27790 | — | — | 27218 | — | — | 65174 | — | — |
| II. Amortisation der Prioritäts-Aktien . | 10500 | — | — | 10900 | — | — | 9800 | — | — |
| III. Antheil der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie an dem Ertrage der Sächsischen Bahnstrecke . . . | 20815 | 11 | 8 | 26677 | 7 | 5 | 34952 | 3 | 3 |
| Summa aller Ausgaben . | 296361 | 8 | 7 | 317873 | 13 | 4 | 403490 | 3 | 1 |
| Die Einnahmen betrugen . | 421671 | 21 | 11 | 523724 | 10 | 10 | 669540 | 8 | 8 |
| Bleibt Reinertrag . | 125310 | 13 | 4 | 205850 | 27 | 6 | 266050 | 5 | 7 |
| Hiervon sind: an die Aktionäre vertheilt . | 115000 | — | — | 161000 | — | — | 230000 | — | — |
| in den Reservefonds übertragen . | 10310 | 13 | 4 | 44850 | 27 | 6 | 36050 | 5 | 7 |

Man ersieht aus dem Vorstehenden, daß, obgleich die Betriebskosten, als nothwendige Folge des größeren Verkehrs, sich in den einzelnen Jahren vermehrt haben, die Betriebseinnahmen doch so bedeutend gewesen sind, daß der Reinertrag von Jahr zu Jahr gewachsen ist. Als ein günstiges Resultat ist hervorzuheben, daß die gesammten Betriebs-Ausgaben 1843: 44,52 Prozent der Betriebseinnahmen betrugen, während solche sich im Jahre 1842 auf 48,74 Prozent, 1841 aber auf 56,71 Prozent beliefen.

Die Verminderung der Betriebskosten ist aus Nachstehendem noch deutlicher ersichtlich.

Es wurden Nutzmeilen zurückgelegt

1841: 41086,
1842: 52763,
1843: 65491;

auf jede dieser gemachten Meilen kommen daher

| | Betriebseinnahmen. | | | Betriebsausgaben. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1841 | 10 Thlr. | 7 Sgr. | 10 Pf. | 7 Thlr. | 6 Sgr. | 4 Pf. |
| 1842 | 9 „ | 25 „ | 2 „ | 4 „ | 23 „ | 4 „ |
| 1843 | 10 „ | 6 „ | 8 „ | 4 „ | 14 „ | 6 „ |

Unter den Betriebs-Ausgaben bildeten 1841 die Kosten der Coaks eine Hauptposition; sie betrugen 70260 Thlr. 23 Sgr. 3 Pf. Verbraucht wurden 216187 Berliner Scheffel, mithin 5,26 Scheffel zu 1 Thlr. 21 Sgr. 3 Pf. auf jede Nutzmeile. — Auch 1842 war wiederum für Coaks die bedeutendste Ausgabe, doch hat hierbei gegen das Jahr 1841 verhältnißmäßig eine Verminderung der Kosten Statt gefunden, denn der Verbrauch war — im Ganzen 267450 Scheffel — pro Nutzmeile nur 5,07 Scheffel zu 1 Thlr. 16 Sgr.

Dieser Unterschied erklärt sich dadurch, daß nach vielfachen Versuchen mit verschiedenen Gattungen Kohlen eine Sorte aufgefunden worden war, welche sehr gute und weniger Abfall gebende Coaks lieferte, wodurch sich der Preis für Lokomotive-Coaks niedriger stellte; und andererseits waren an den neuern Maschinen besondere Vorrichtungen angebracht, welche die Verminderung des Feuerungs-Konsums zum Zweck hatten und denselben auch erfüllten. Im Laufe des Jahres 1843 wurden auch die übrigen Lokomotive damit versehen, und da im Ganzen für verfeuerte Coaks in diesem Jahre 73532 Thlr. 15 Sgr. ausgegeben wurden, so kostete jede durchfahrene Meile nur 1 Thlr. 3 Sgr. 8 Pf.

Eine sehr bedeutende Ausgabe haben im Jahre 1842 die Reparaturen der Lokomotive und Tender verursacht, welche namentlich durch ein schnelleres Fahren der Züge zur Erhaltung der Regelmäßigkeit herbeigeführt wurden. Erfahrungsmäßig wirkt aber nichts nachtheiliger auf die Maschinerie der Lokomotive, als zu schnelles Fahren; dieselben wurden daher mehr angegriffen und haben stärkere Reparaturen bedurft, als es sonst wohl der Fall gewesen sein würde. Außerdem mußten mehrere Lokomotive neue kupferne Feuerkasten, neue Siederöhren und kupferne Niete (stalys) erhalten und sämmtliche ältere Maschinen mußten mit Handpumpen versehen werden. — Auch die schlechte Beschaffenheit des Wassers auf mehreren Stationen trug durch starke Absezzung von Pfannenstein wesentlich zur früheren Zerstörung der Feuerkasten und zum häufigen Ersatz von Siederöhren bei.

Die Reparaturkosten pro durchlaufene Meile beliefen sich daher 1842 auf 13 Sgr. 4 Pf., während sie im Jahre 1841 nur 11 Sgr. 4 Pf. betrugen.

Durch das Herbeischaffen von besserem Wasser und durch Beendigung des zweiten Geleises, wodurch die Fahrzeit für die Güterzüge etwas verlängert werden konnte, ward im Jahre 1843 eine Verminderung dieser Unterhaltungskosten gegen 1842 in der Art herbeigeführt, daß jede der durchlaufenen Meilen 11 Sgr. 11 Pf. kostete.

Die Unterhaltungskosten der Bahn betrugen 1841:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 37319 Thlr. | 20 Sgr. | 10 Pf. |
| also pro Meile | 2369 „ | 15 „ | — „ |
| 1842: | 19030 „ | — „ | 5 „ |
| oder pro Meile | 1208 „ | 10 „ | 6 „ |

wonach im Jahre 1842 gegen das Jahr 1841 im Ganzen eine Ersparung von . . . . . . . . . . . . . . . 18289 Thlr. 20 Sgr. 5 Pf.
und pro Meile eine Ersparung von . . . 1208 „ 10 „ 6 „
Statt gefunden hat.

Dies günstige Resultat muß größtentheils dem für den Eisenbahn-Betrieb vortheilhaften schneelosen Winter zugeschrieben werden; an verfaulten Unterlagehölzern war fast nur ausschließlich ein Abgang in der Bahn-Abtheilung nöthig, wo die Hölzer am längsten lagen, und mußten hier 39 Querhölzer und 592 Langhölzer ausgewechselt werden.

Im Jahre 1843 war eine größere Reparatur nöthig, weshalb für die Unterhaltung der Bahn . 41231 Thlr. 9 Sgr. 2 Pf.
also pro Meile . 2514 „ 13 „ 8 „
ausgegeben werden mußten.

Gegen das Jahr 1842 stellte sich daher eine Vermehrung von
22201 Thlr. 8 Sgr. 9 Pf.
mithin pro Meile von . 1306 „ 3 „ 2 „
heraus. Hiervon waren jedoch für Beschaffung neuer Langhölzer etwa 6000 Thlr. und für Beschaffung schmiedeeiserner Stühle etwa 5000 Thlr. verausgabt, so daß als Mehrausgabe nur etwa 11000 Thlr. verblieben, die aber nicht ausschließlich auf die Unterhaltung des zweiten Geleises zu rechnen sind. Es ergiebt sich hieraus, daß die Unterhaltungskosten des zweiten Geleises niedriger als die des ersten ausfallen.

Das Jahr 1843 ist schon darum ein ungünstiges gewesen, weil das neue Geleise noch das erste, also keinesweges ein günstiges Jahr seiner Unterhaltung zu bestehen hatte, während das alte Geleise durch das Verfaulen der Langschwellen, besonders auf der ältesten Strecke von Magdeburg bis Schönebeck, in Verfall gerieth. Es wurden 3491 Stück neue Langschwellen eingezogen, und zwar:
in der I. Abtheilung von Magdeburg bis zur Köthenschen Grenze 2895 Stück,
„ II. „ bis Halle . . . . . . . . . . . . . 256 „
„ III. „ „ Leipzig . . . . . . . . . . . . . 340 „

Ferner mußten 22161 Stück Schrauben auf dem ersten und 2167 Stück Hakennägel auf dem zweiten Geleise durch neue ersetzt werden.

Die Bauwerke in der Bahn, als Brücken u. s. w., haben sich bis jetzt in gutem Zustande erhalten, und mußten im Jahre 1843 nur in der III. Abtheilung zwei Brücken über die Rheude mit einem neuen Schutzgewölbe unterfahren und in der II. Abtheilung eine Brücke beim Dorfe Zöberitz, welche schon seit längerer Zeit baufällig und deshalb abgesteift war, in der Stirnmauer niedergerissen und neu aufgemauert werden.

Die Instandhaltung der Böschungen, der Einschnitte und Dämme verursachte namentlich im Jahre 1843 erhebliche Kosten; der jetzige Zustand ist befriedigend.

Zur Verbesserung der Personenwagen wurden im Jahre 1843 von den ältern Wagen II. Klasse 5 Stück zu Wagen III. Klasse umgearbeitet und außerdem 2 Wagen I. Klasse und 12 Wagen II. Klasse neu getäfelt, gepolstert und lackirt.

i. Fahrordnung, Tarif.

Zwischen Magdeburg und Leipzig gehen in jeder Richtung täglich 3 Personen- und 2 Güterzüge. Der erste Personenzug von beiden Orten steht mit

dem von Wittenberg kommenden Zwischenzuge und dem von Köthen nach Berlin abgehenden Personenzuge in Verbindung; der zweite Personenzug dagegen mit dem von Berlin kommenden ersten Personenzuge und dem von Köthen dahin abgehenden zweiten Personenzuge, der dritte mit dem von Berlin kommenden zweiten Personenzuge und dem von Köthen nach Wittenberg gehenden Zwischenzuge.

Von den Güterzügen dient der Vormittagszug zur Verbindung von Magdeburg und Leipzig; der Nachmittagszug sowohl von Leipzig als von Magdeburg übernachtet in Köthen; außerdem geht noch ein dritter Güterzug von Köthen aus in beiden Richtungen nach Leipzig und Magdeburg. — Die Verbindung mit Dresden wird durch den zweiten Personenzug hergestellt.

Mit dem Vormittags-Güterzuge werden nur Personen in III. Wagenklasse befördert, mit den beiden anderen dagegen findet Personenbeförderung in II. und III. Klasse Statt. Die Güterzüge halten bei Westerhüsen, Wulffen, Niemberg und Gröbers an, um Passagiere aufzunehmen und abzusetzen. — Die von Berlin kommenden Güter werden, nach ihrer Ankunft in Köthen, nach Leipzig in der Regel durch einen Extrazug befördert, welcher aber von Passagieren nicht benutzt werden kann.

## Personen-Geld-Tarif.
(In Silbergroschen.)

| Von | bis Schönebeck. | | | bis Gnadau. | | | bis zur Saale. (Grizehne.) | | | bis Köthen. | | | bis Stumsdorf. | | | bis Halle. | | | bis Schkeuditz. | | | bis Leipzig. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1. | 2 | 3. | 1. | 2. | 3. | 1. | 2. | 3. | 1. | 2. | 3. | 1. | 2. | 3. | 1. | 2. | 3. | 1. | 2. | 3. | 1. | 2. | 3. |
| Magdeburg | 12 | 8 | 5 | 17 | 11 | 7 | 21 | 14 | 9 | 40 | 27 | 17½ | 54 | 36 | 23 | 69 | 46 | 29 | 84 | 56 | 35 | 96 | 64 | 40 |
| Schönebeck | | | | 5 | 3 | 2 | 9 | 6 | 4 | 28 | 19 | 12½ | 42 | 28 | 18 | 57 | 38 | 24 | 72 | 48 | 30 | 84 | 56 | 35 |
| Gnadau | | | | | | | 4 | 3 | 2 | 23 | 16 | 10½ | 37 | 25 | 16 | 52 | 35 | 22 | 67 | 45 | 28 | 79 | 53 | 33 |
| der Saale | | | | | | | | | | 19 | 13 | 8½ | 33 | 22 | 14 | 48 | 32 | 20 | 63 | 42 | 26 | 75 | 50 | 31 |
| Köthen | | | | | | | | | | | | | 14 | 9 | 5½ | 29 | 19 | 11½ | 44 | 29 | 17½ | 56 | 37 | 22½ |
| Stumsdorf | | | | | | | | | | | | | | | | 15 | 10 | 6 | 30 | 20 | 12 | 42 | 28 | 17 |
| Halle | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 15 | 10 | 6 | 27 | 18 | 11 |
| Schkeuditz | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 12 | 8 | 5 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Von Magdeburg bis Berlin | I. Kl. 140 Sgr., | II. Kl. 95 Sgr., | III. Kl. 60 Sgr., |
| „ Halle | „ „ 149 „ | „ 99 „ | „ 61½ „ |
| „ Leipzig | „ „ 165 „ | „ 110 „ | „ 70 „ |

## Bemerkungen.

1. Jedes Fahrbillet ist nur für die darauf bezeichnete Fahrt gültig, daher ein jeder Empfänger ersucht wird, sofort zu prüfen, ob es auf die gewünschte Fahrt lautet; spätere Reklamationen können nicht berücksichtigt werden.
2. Das Billet ist beim Eintritt in die Räume, wo die Wagen stehen, dem Thürsteher, beim Einsteigen dem Schaffner vorzuzeigen, welcher den Koupon davon zu trennen hat. Während der Reise hat der Passagier das Billet bei sich zu führen. Wer bei der Revision ganz ohne, oder mit einem unrichtigen Billet gefunden wird, ist zur nochmaligen Erlegung des Fahrgeldes verpflichtet.
3. Wegen unterbrochener oder in Wegfall kommender Fahrten findet keine andere Vergütung, als Rückzahlung des Fahrgeldes Statt,
4. Wer die Zeit der Abfahrt versäumt, kann keinen Anspruch irgend einer Art machen.
5. Tabakrauchen ist in der I. und II. Wagenklasse nicht gestattet.
6. Hunde dürfen in den Personenwagen nicht mitgenommen werden.
7. Kinder, welche getragen werden, sind frei; bis zu 10 Jahren zahlen je 2 ein Billet oder ein Kind kann mit seinem Billet in der zunächst höhern Klasse fahren.
8. Seit dem 1. Januar 1844 ist zur Bequemlichkeit der Reisenden die Einrichtung getroffen, daß in Leipzig Billets zur Reise von Magdeburg nach Braunschweig gelöst und das Reisegepäck zur Beförderung bis Braunschweig aufgegeben werden kann.

   Der Preis der Billets von Magdeburg bis Braunschweig bei einem Freigepäck von 50 Pfund ist:

   I. Klasse 2⅚ Thlr. II. Klasse 1⅚ Thlr. III. Klasse 1¼ Thlr.

## Ueberfracht-Taxe.

Vom 1. Januar 1844 ist die Ueberfracht-Taxe dahin abgeändert, daß jeder Passagier, statt der bisherigen 40 Pfund, 50 Pfund frei mitnehmen kann, und die Ueberfracht nicht mehr von 50 zu 50 Pfund, sondern von 10 zu 10 Pfund (wobei die Zwischenpfunde für voll gerechnet werden) erhoben wird, so daß z. B. für jede 10 Pfund Ueberfracht von Magdeburg nach Leipzig 2½ Sgr. zu bezahlen sind.

Kleinere Gegenstände, welche die Reisenden bei sich zu behalten wünschen, können, so weit es ohne Belästigung der Mitreisenden möglich ist, unter die Sitze der Wagen verpackt werden. Größere dagegen, als Koffer rc., müssen, mit dem Namen und Bestimmungsorte des Eigenthümers deutlich bezeichnet, spätestens eine Stunde vor Abgang des Wagenzuges eingeliefert und etwaige Ueberfracht dafür berichtigt werden.

Ueber alles eingelieferte Gepäck wird eine Bescheinigung ertheilt, gegen deren Rückgabe die Auslieferung desselben am Bestimmungsorte spätestens eine halbe Stunde nach Ankunft daselbst erfolgt. — Für später als eine Stunde vor Abgang des Wagenzuges eingeliefertes Gepäck kann die Mitgabe nicht zugesichert werden.

Bei Ermittelung der Ueberfracht wird das von einem Reisenden eingelieferte, mit dessen Namen bezeichnete Gepäck als nur einer Person zugehörig angesehen.

## Taxe für Equipagen.

(In Thalern Preußisch Kourant.)

| Von | nach Magdeburg. Klasse I. | II. | III. | nach Köthen. Klasse I. | II. | III. | nach Halle Klasse I. | II. | III. | nach Leipzig. Klasse I. | II. | III. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Magdeburg . . . | — | — | — | 7 | 5¼ | 4⅔ | 11½ | 8⅝ | 7⅔ | 16 | 12 | 10⅔ |
| Köthen . . . . | 7 | 5¼ | 4⅔ | — | — | — | 4½ | 3⅜ | 3 | 9 | 6¾ | 6 |
| Halle . . . . . | 11½ | 8⅝ | 7⅔ | 4½ | 3⅜ | 3 | — | — | — | 4½ | 3⅜ | 3 |
| Leipzig . . . . | 16 | 12 | 10⅔ | 9 | 6¾ | 6 | 4½ | 3⅜ | 3 | — | — | — |

Zur Bestimmung der vorstehenden Fahrtaxe für Reisewagen werden dieselben in drei Klassen, wie folgt, getheilt und nach vorstehender Tabelle verrechnet.

I. Klasse: Vier- oder zweisitzige Wagen mit unbeweglichem Verdeck, viersitzige Chaisen mit verdecktem Rücksitz, mit Hintersitz oder mit Bache und sonstigem Gepäck.

II. „ Wagen mit Koffern und Gepäck, Chaisen mit Hintersitz, viersitzige Chaisen ohne bedeckten Rücksitz, ohne Hintersitz und ohne Bache.

III. „ Leichtes Fuhrwerk, Einspänner, Kabriolets, kleine Halbchaisen u. s. w., alles ohne Koffer und Gepäck.

Personen, welche in ihren eigenen Wagen fahren wollen, haben Fahrbillets II. Klasse, und auf dem Bocke sitzende Personen Fahrbillets III. Klasse zu lösen.

Die Hinschaffung der Equipagen nach den Bahnhöfen muß mindestens eine Stunde vor Abgang der Dampfwagenzüge Statt finden.

## Tarif für den Transport von Pferden.

(In Thalern Preußisch Kourant.)

| Von | nach Magdeburg. | | | nach Köthen. | | | nach Halle. | | | nach Leipzig. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1. | 2. | 3. | 1. | 2. | 3. | 1. | 2. | 3. | 1. | 2. | 3. |
| Magdeburg . . . | — | — | — | $4\frac{1}{2}$ | $6\frac{5}{6}$ | 9 | $7\frac{1}{2}$ | $11\frac{1}{6}$ | 15 | 10 | 15 | 20 |
| Köthen . . . . | $4\frac{1}{2}$ | $6\frac{5}{6}$ | 9 | — | — | — | $3\frac{1}{3}$ | 5 | $6\frac{2}{3}$ | $5\frac{5}{6}$ | 8 | $11\frac{2}{3}$ |
| Halle . . . . . | $7\frac{1}{2}$ | $11\frac{1}{6}$ | 15 | $3\frac{1}{3}$ | 5 | $6\frac{2}{3}$ | — | — | — | $3\frac{2}{3}$ | $5\frac{1}{2}$ | $7\frac{1}{3}$ |
| Leipzig . . . . | 10 | 15 | 20 | $5\frac{5}{6}$ | $8\frac{3}{4}$ | $11\frac{2}{3}$ | $3\frac{2}{3}$ | $5\frac{1}{2}$ | $7\frac{1}{3}$ | — | — | — |

Nach den übrigen Stationen im Verhältniß.

## Tarif für Fracht, Eilgüter und Produkte.

(Pro Zentner in Silbergroschen.)

| Von | nach Magdeburg. | | | nach Köthen. | | | nach Halle. | | | nach Leipzig. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Güterfracht. | Eilfracht. | Produkte. | Güterfracht. | Eilfracht. | Produkte. | Güterfracht. | Eilfracht. | Produkte. | Güterfracht. | Eilfracht. | Produkte. |
| Magdeburg . . . | — | — | — | $4\frac{1}{4}$ | 6 | $2\frac{3}{4}$ | $5\frac{1}{4}$ | $9\frac{3}{4}$ | $4\frac{3}{4}$ | 8 | $14\frac{1}{4}$ | $6\frac{3}{4}$ |
| Köthen . . . . | $4\frac{1}{4}$ | 6 | $2\frac{3}{4}$ | — | — | — | $1\frac{1}{4}$ | $3\frac{3}{4}$ | 2 | $3\frac{1}{4}$ | $8\frac{1}{4}$ | 4 |
| Halle . . . . . | $5\frac{1}{4}$ | $9\frac{3}{4}$ | $4\frac{3}{4}$ | $1\frac{1}{4}$ | $3\frac{3}{4}$ | 2 | — | — | — | $2\frac{1}{2}$ | $4\frac{1}{2}$ | 2 |
| Leipzig . . . . | 8 | $14\frac{1}{4}$ | $6\frac{3}{4}$ | $3\frac{3}{4}$ | $8\frac{1}{4}$ | 4 | $2\frac{1}{2}$ | $4\frac{1}{2}$ | 2 | — | — | — |

### Bemerkungen.

Außer den vorstehenden Transport-Tarifsätzen werden den Empfängern der Güter

1. für das Auf- und Abladen der Fracht- und Eilgüter 6 Pf. pro Ztr.;
2. bei allen Versendungen von Magdeburg, Halle und Leipzig für das Abholen der Güter von den Packhöfen oder den Häusern der Absender, 6 Pf. pro Ztr.;
3. bei allen Versendungen nach Magdeburg, Halle und Leipzig für das Hinschaffen der Güter nach den Packhöfen oder bis vor die Häuser der Empfänger ebenfalls mit 6 Pf. pro Ztr. berechnet.

Es steht übrigens den Empfängern sowohl als den Absendern frei, für das Hinschaffen oder Abholen der Güter selbst zu sorgen, in welchem Falle denselben, vorausgesetzt, daß sie sämmtliche von ihnen zu versendende und resp. zu empfangende Güter, ohne Rücksicht auf das jedesmalige Quantum, gleichmäßig so behandeln, ad 2 und 3, 6 Pf. pro Zentner vergütet werden.

## Bestimmungen für den Güter-Transport.

1. Alle zur Versendung eingelieferten Gegenstände müssen von Frachtbriefen und außerdem von zwei gleichlautenden Angaben begleitet sein, auf welchen die Güter nach Mark, Nummer, Gewicht, Bestimmungsort und Namen des Empfängers näher bezeichnet sind. Die eine dieser Angaben erhält der Absender, mit der Namens-Unterschrift des Expedienten versehen, wieder zurück.
2. Mangelhaft gepackte und schlecht konditionirte Güter werden zurückgewiesen.
3. Die Gesellschaft übernimmt keine Garantie für den Inhalt und das Gewicht der ihr zur Beförderung übergebenen Gegenstände. Dagegen haftet dieselbe für den Verlust und die gute Ablieferung der Güter, übernimmt auch die Gewährleistung für das Gewicht der Güter in so weit, daß sie diejenigen Verluste, welche sich bei der Gewichts-Ermittelung auf den Bahnhöfen ergeben, und welche mehr als 1 Prozent bei trockenen und mehr als 2 Prozent bei nassen Waaren betragen, vergütet. Ferner übernimmt die Gesellschaft die Garantie für Beschädigungen durch Brandunglück unter folgenden ausdrücklichen Bedingungen:
   a. ausgeschlossen von der Versicherung sind: Dokumente, Gold- und Silberbarren, Edelsteine, ächte Perlen und Geld; ferner jeder Gegenstand, der für Rechnung des Versenders schon anderweitig versichert worden; endlich jeder Schaden, der durch Schuld des Versenders des versicherten Gegenstandes veranlaßt wird.
   b. Im Falle von Brandbeschädigungen wird nur der durch Fakturen und andere glaubwürdige Dokumente zu erweisende wirkliche Werth der verunglückten Güter, und zwar bis auf die Höhe von 50 Thlr. pro Zentner vergütet.

   Wer seine Güter höher versichern will, hat dies durch eine mit rother Tinte in Buchstaben ausgedrückte Werth-Angabe auf der Adresse des Frachtbriefes zu bezeichnen. — Die Prämie für solche höhere Versicherungen beträgt $7\frac{1}{2}$ Pf. pro 1000 Thlr. und wird bei Ermittelung derselben 1 Thlr. bis zu 999 Thlr. für 1000 Thlr. voll gerechnet.
4. Einzelne Packete von 40 Pfund und darunter können als postzwangspflichtig zur Beförderung nicht angenommen werden.
5. Wenn Gegenstände als Eilgüter behandelt und mit den Personenzügen verladen werden sollen, so ist dies auf den betreffenden Frachtbriefen durch die Bezeichnung „Eilgut" zu bemerken.
6. Die Einlieferung solcher Güter muß mindestens zwei Stunden vor Abgang der Personenzüge Statt finden. Die Ablieferung am Bestimmungsorte erfolgt spätestens zwei Stunden nach der Ankunft.
7. Die mit den Güterzügen beförderten Waaren werden binnen zwei bis drei Tagen am Bestimmungsorte abgeliefert.

8. Wer Güter länger als 24 Stunden auf den Bahnhöfen liegen läßt, verliert alle Ansprüche an die Gesellschaft für etwaige Beschädigung oder Diebstahl.
9. Schwefelsäure, Scheidewasser und derartige Gegenstände können nur befördert werden, wenn das zu versendende Quantum eine ganze Wagenladung von 40 Ztr. beträgt. — Der Transport von Schießpulver, chemischen Feuerzeugen u. s. w. ist überall nicht zulässig.
10. Bei Berechnung des Frachtgeldes werden einzelne Kolli unter 1 Zentnee für 1 vollen Zentner, außerdem Gewichtstheile unter 14 Pfund gar nicht, von 14 Pfund aufwärts aber für $\frac{1}{4}$ Zentner voll gerechnet.
11. Der Transport von Produkten kann von der Gesellschaft nur nach Maaßgabe der Umstände übernommen werden, und es bleibt Sache der Absender, sich vorher darüber Gewißheit zu verschaffen, ob und wann ein solcher Transpork zulässig ist.
12. Die Empfangnahme von Produkten muß 2 Stunden nach geschehener Meldung der Ankunft bewirkt werden, widrigenfalls der Empfänger eventualiter die Abladekosten bezahlen muß und auf jeden Fall alle Ansprüche an die Gesellschaft für Diebstahl und Beschädigung verliert.
13. Mobilien und andere Gegenstände, welche bei geringem Gewichte bedeutenden Raum einnehmen, können nur zu dem doppelten Satze der Güter- resp. Eilfracht befördert werden, doch werden für solche Sachen auch ganze, von den Absendern selbst zu beladende Wagen gegen eine Vergütung von $1\frac{1}{2}$ Thlr. pro Meile gestellt.

k. Verzinsung, Dividende.

Den 23000 Stamm-Aktien à 100 Thlr. sind Zinsen nicht zugesichert, sondern werden nur Dividenden vertheilt.

Die 7000 Stück ältere Prioritäts-Aktien, so wie
11000 „ neuere à 100 Thlr.
erhalten 4 Prozent (10000 Stück von letzteren sind zu dem Kourse von 101 Thlr. an 6 Magdeburger Banquierhäuser verkauft); der Tilgungsfonds ist $\frac{1}{2}$ Prozent.

Auf die Stamm-Aktien ist:
pro 1840 (vom 1. April ab) eine Dividende von 3 Thlr.;
„ 1841 von 5 Thlr.;
„ 1842 „ 7 „ und
„ 1843 „ 10 „
gezahlt worden; da, wie unter Betriebseinnahmen und Betriebskosten gezeigt ist, zur Vertheilung an die Aktionäre verblieben

1840: 69000 Thlr.,
1841: 115000 „
1842: 161000 „
1843: 230000 „

1. Personen-Frequenz.

Im Jahr 1840: vom 1. Januar bis 18. Juni fuhren auf der Bahnstrecke von Magdeburg bis zur Saale . . . . . . . 100240 Personen,

| | | |
|---|---|---|
| vom 19. Juni, als dem Eröffnungstage der Bahn bis Köthen, bis zum 22. Juli benutzten die Bahn . . | 36933 | „ |
| vom 23. Juli bis zum 17. August betrug die Frequenz auf der Strecke von Magdeburg bis Halle . . | 44578 | „ |
| vom 18. August, dem Eröffnungstage der ganzen Bahnstrecke, bis zum 31. Dezember wurde dieselbe von | 171450 | „ |
| befahren, so daß die Gesammt-Frequenz im Jahre 1840 | 353201 | Personen |

betrug.

Die monatliche Frequenz in den Jahren 1841, 1842 und 1843, so wie die bedeutende Zunahme derselben in den letzten Jahren ist aus Nachstehendem ersichtlich.

| | 1841. Personen. | 1842. Personen. | 1843. Personen. | 1844. Personen. |
|---|---|---|---|---|
| Januar . . . . . | 17035 | 24429 | 30003 | 36088 |
| Februar . . . . . | 14696 | 22772 | 26933 | 33143 |
| März . . . . . . | 22439 | 34570 | 33105 | 40588 |
| April . . . . . . | 46405 | 57723 | 55334 | 68264 |
| Mai . . . . . . | 66118 | 58624 | 63248 | |
| Juni . . . . . . | 51988 | 49645 | 63961 | |
| Juli . . . . . . | 55710 | 63681 | 68311 | |
| August . . . . . . | 57909 | 59361 | 64660 | |
| September . . . . | 63375 | 58606 | 73141 | |
| Oktober . . . . . | 55472 | 52423 | 60280 | |
| November . . . . | 29541 | 29628 | 39260 | |
| Dezember . . . . . . | 30876 | 33320 | 42090 | |
| Zusammen | 511564 | 544782 | 620626 | |

Betrachten wir nun die Frequenz in den einzelnen Jahren genauer, so finden wir, daß im Jahre 1841 ab- und zureisend auf den einzelnen Stationen waren:

| | | |
|---|---|---|
| Magdeburg . | 240153 | Personen, |
| Leipzig . . | 185397 | „ |
| Halle . . . | 156273 | „ |
| Köthen . . | 140519 | „ |
| Schönebeck . | 137459 | „ |
| an der Saale | 57473 | „ |
| Schkeuditz . | 37021 | „ |
| Gnadau . . | 29468 | „ |
| Stumsdorf . | 24775 | „ |
| Gröbers . . | 6295 | „ |

Von den im Ganzen beförderten 511564 Personen benutzten die verschiedenen Wagenklassen:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| I. | Kl. | 5721 | Personen | oder 1,11 | Prozent, |
| II. | „ | 125300 | „ | „ 24,49 | „ |
| III. | „ | 380543 | „ | „ 74,40 | „ |

Die Personenzüge durchliefen im Jahre 1841 Nutzmeilen 29733; mithin sind auf der Weite einer Meile 2,630915 Personen befördert; berechnet man aber die Zahl der Personen auf die ganze Länge der Bahn von 15¼ Meilen, so stellt sich das Resultat auf 167042 Personen.

Die Betriebseinnahmen betrugen für den Personen- und Gepäck-Transport 272161 Thlr. 15 Sgr.; für jede Person also durchschnittlich 15 Sgr. 11,55 Pf. Berechnet man die Einnahmen nach Nutzmeilen, so haben die Personenzüge, mit welchen die Equipagen, Eilgüter und Vieh befördert wurden, für jede Meile 9 Thlr. 21 Sgr. 11,27 Pf. eingebracht.

Im Jahre 1842 waren

ab- und zureisend auf den einzelnen Stationen:

| | | |
|---|---|---|
| Magdeburg . . . . . | 235453 | Personen, |
| Leipzig . . . . . . . | 206279 | „ |
| Köthen mit Berlin . . | 203341 | „ |
| Halle ohne Gröbers . . | 156343 | „ |
| Schönebeck . . . . . | 126483 | „ |
| an der Saale . . . . | 50917 | „ |
| Schkeuditz ohne Gröbers | 37984 | „ |
| Gnadau . . . . . . . | 26942 | „ |
| Stumsdorf . . . . . | 24571 | „ |
| Gröbers nebst Halle und Schkeuditz . . . . | 8551 | „ |

Der direkte Verkehr mit Berlin war in Summa 94358 Personen.

Im Ganzen haben die Maschinen im Jahre 1842 56270 geographische Meilen zurückgelegt, wovon 3507 Meilen auf die Leistungen der Hülfs- und Reserve-Maschinen kommen, mithin 52763 Nutzmeilen verbleiben. Hiervon waren 32373½ Meile von den Personenzügen gemacht und damit die obige Summe von 544782 Personen befördert worden, und zwar:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 11133 | Personen | oder 2,04 | Prozent | in der | I. | Wagenklasse, |
| 165831 | „ | „ 30,44 | „ | „ | II. | „ |
| 367818 | „ | „ 67,52 | „ | „ | III. | „ |

Die Benutzung der beiden ersten Wagenklassen stellte sich gegen das Jahr 1841 mithin etwas günstiger.

Obschon die Gesammtzahl der Personen jene des Jahres 1841 um 33218 überstieg, so trat doch eigentlich eine Verminderung der Frequenz hervor, wenn man berücksichtigt, daß in der vorstehenden Aufstellung der Verkehr mit Berlin vom ganzen Jahre 1842, in der Aufstellung von 1841 aber nur der von vier Monaten enthalten ist.

Die gefahrenen Personen auf die Länge einer Meile reduzirt, ergeben die Zahl von 2,934569, wonach 186320 Personen einmal die Bahn ihrer ganzen Länge nach befahren haben und jeder Passagier dieselbe im Durchschnitt auf 5,36 Meilen benutzt hat.

Die aus dem Betriebe direkt entsprungenen Einnahmen ergeben 519216 Thlr. 1 Sgr. 8 Pf., und betragen daher für jede der durchlaufenen Nutzmeilen 9 Thlr. 25 Sgr. 2 Pf. Aus dem Personenverkehr mit Einschluß der Gepäck-Ueberfrachten entspringen 314529 Thlr. 15 Sgr. 11 Pf.; es hat mithin jede Person 17 Sgr. 3,84 Pf., pro Meile 3 Sgr. 2,59 Pf., eingebracht. Dieses Ergebniß stellt sich etwas günstiger als im Jahre 1841, wo die Durchschnitts-Einnahme pro Person nur 15 Sgr. 11,55 Pf. betrug, und ist durch die vermehrte Benutzung der bedeckten Wagen zu erklären.

Im Jahre 1843 stellte sich die Frequenz der einzelnen Stationen mit Ab- und Zugang, wie folgt, heraus:

| | | |
|---|---|---|
| Magdeburg . . . . . . . . . | 264356 | Personen, |
| Köthen mit Berlin . . . . | 230921 | " |
| Leipzig . . . . . . . . . | 222869 | " |
| Halle . . . . . . . . . . | 188692 | " |
| Schönebeck . . . . . . . | 132414 | " |
| Saale . . . . . . . . . | 55624 | " |
| Schkeuditz . . . . . . . | 43762 | " |
| Stumsdorf . . . . . . . | 31214 | " |
| Gnadau . . . . . . . . . | 27638 | " |
| Die sämmtlichen Anhaltestellen | 43762 | " |

Die im Jahre 1843 beförderten 620626 Personen auf die Länge einer Meile reduzirt, ergiebt die Zahl von 3,273409 gegen 2,934569 im Jahre 1842, also 338840 oder etwa 11⅐ Prozent mehr. Berechnet man dagegen die beförderten Personen auf die ganze Länge der Bahn von 15¾ Meilen, so ergiebt sich die Zahl von 207835 gegen 186320 im Jahre 1842 und es hat jede Person die Bahn durchschnittlich 5,27 Meilen befahren. Von jenen 3,273409 Personen, welche eine Meile weit gefahren sind, kommen auf

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| die | I. | Wagenklasse | 106376 | Personen | = etwa | 3¼ Prozent, |
| " | II. | " | 1,253561 | " | = " | 38¼ " |
| " | III. | " | 1,913472 | " | = " | 58½ " |

In der Wirklichkeit aber haben in verschiedenen Entfernungen:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| die | I. | Wagenklasse | 13046 | Personen oder | 2,12 Prozent, |
| " | II. | " | 187557 | " " | 30,21 " |
| " | III. | " | 420023 | " " | 67,67 " |

benutzt, was ungefähr mit den im Jahre 1842 sich herausgestellten Resultaten übereinstimmt. — Die vorstehend berechneten Prozentsätze beweisen, daß die zweite Wagenklasse besonders von solchen Reisenden benutzt wird, welche eine längere Tour zurücklegen.

Jeder Reisende hat durchschnittlich eingebracht 17 Sgr. 2,2 Pf. Die Differenz von 1,6 Pf. gegen das Jahr 1842 entsteht daher, daß im Jahre 1843 noch vier Anhaltestellen etablirt sind, auf welchen bei der Durchfahrt der Güterzüge Personen aufgenommen wurden, welche bis zur nächsten Station nur ein geringes Fahrgeld zu erlegen haben. Pro Person und Meile betrug die durchschnittliche Einnahme 3 Sgr. 3,09 Pf., also eine Vermehrung von 0,50 Pf. pro Meile gegen das Jahr 1842.

In Bezug auf die Einträglichkeit stellten sich die verschiedenen Wagenklassen, wie folgt:

I. Wagenklasse etwa 6 Prozent,
II. „ „ 48 „
III. „ „ 46 „

Zur gesammten Betriebseinnahme steuerte der Personenverkehr 53 Prozent bei, wogegen er 1842 61 Prozent einbrachte.

m. Güter-Frequenz.

Der Güter-Verkehr hat erst im Oktober 1840 seinen Anfang genommen. Seit dem 1. November desselben Jahres gehen täglich von beiden Endpunkten der Bahn eigene Güterzüge ab, welche durch die für die Sicherheit des Personen-Transport-Betriebes ohnehin erforderlichen Reserve-Maschinen gezogen werden und nach 7 bis 8 Stunden am Bestimmungsorte eintreffen.

Mit Ausschluß des Reisegepäcks wurden im Jahre 1840 107669¼ Ztr. Güter und außerdem 346 Equipagen befördert.

Der monatliche Güterverkehr von sämmtlichen Stationen und Anhaltestellen in den Jahren 1841, 1842 und 1843 zeigt folgende Zusammenstellung, aus welcher zugleich hervorgeht, in welchem Umfange derselbe von Jahr zu Jahr gewachsen ist.

| Monat. | 1841. Zentner. | 1842. Zentner. | 1843. Zentner. | 1844. Zentner. |
|---|---|---|---|---|
| Januar | 20410 | 43378 | 82428 | 91414½ |
| Februar | 22603 | 35939 | 69651 | 88526¼ |
| März | 25002 | 63200 | 89941 | 122061½ |
| April | 43719 | 83932 | 122615 | 156606 |
| Mai | 43650 | 48488 | 126921 | |
| Juni | 29608 | 56220 | 128755 | |
| Juli | 35685 | 76158 | 157488 | |
| August | 71022 | 90709 | 150304 | |
| September | 65067 | 109729 | 140565 | |
| Oktober | 66647 | 114852 | 142424 | |
| November | 66702 | 76982 | 148525 | |
| Dezember | 80700 | 91685 | 135118 | |
| Zusammen | 570815 | 891272 | 1,494735 | |

Betrachten wir nun diesen Verkehr in den einzelnen Jahren genauer, so finden wir, daß das Gesammtquantum der auf den einzelnen Stationen angekommenen und abgegangenen Güter im Jahre 1841 war:

Magdeburg . 459650¾ Ztr.,
Leipzig . . . 382709¾ „
Halle . . . 167629¼ „
Köthen . . . 77500¾ „
Saale . . . 23888¾ „
Schönebeck . 15267¾ „
Stumsdorf . 8073½ „

| | | |
|---|---|---|
| Schkeudiß . . | 5314½ | Ztr. |
| Gnadau . | 1595½ | „ |

Im Ganzen bestand, wie vorhin angeführt worden, der Güterverkehr in 570815 Ztr. und außerdem in 1050 Equipagen, zu deren Transport 11353 Nutzmeilen gemacht wurden; auf die Weite einer Meile sind hiernach transportirt 6,974358 Ztr. Güter.

Die Betriebseinnahmen betrugen:

131665 Thlr. 11 Sgr. 10 Pf. für den Güter-Transport,
8151 „ 26 „ 3 „ „ Equipagen „

Es hat daher durchschnittlich

jeder Zentner Gut — Thlr. 6 Sgr. 11,04 Pf.
jede Equipage . 7 „ 22 „ 10,93 „

eingebracht.

Auf Nutzmeilen berechnet, war der Durchschnittsertrag jedes Güterzuges pro Meile 10 Thlr. 25 Sgr. 5,39 Pf.

Im Jahre 1842 vertheilte sich die Frequenz des Ab- und Zuganges auf die verschiedenen Stationen:

| | | |
|---|---|---|
| Leipzig . . . | 606370½ | Ztr. |
| Magdeburg . | 591083¼ | „ |
| Köthen m. Berlin | 305829 | „ |
| Halle . . . | 179879 | „ |
| Schönebeck . | 44518 | „ |
| Saale . . . | 36179¼ | „ |
| Stumsdorf . | 8834½ | „ |
| Schkeudiß . . | 7503¾ | „ |
| Gnadau . . | 2346¼ | „ |

In dem Verkehre zwischen Köthen einerseits und Magdeburg, Halle und Leipzig, so wie Schönebeck (für einen Salz-Transport) andererseits, ist der direkte Verkehr dieser Stationen mit Berlin, Wittenberg und Dessau mit enthalten und beträgt in Summa 252943¼ Ztr.

Von den 52763 Nutzmeilen des Jahres 1842 legten die Güterzüge 20389½ Meile zurück, wodurch, wie vorher angeführt, mit Einschluß der Produkte und Eilgüter, jedoch ohne die für das zweite Geleis der Bahn beförderten Schienen und Hölzer, zusammen 891272¼ Ztr. befördert worden sind. Gegen das Jahr 1841 hat sich daher das Frachtquantum um 320457 Ztr. vermehrt, was hauptsächlich durch den sich immer mehr entwickelnden Verkehr auf der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn herbeigeführt ist. Bei der Reduktion der Zentnerzahl auf eine Meile erhält man die Zahl von 9,961278½ Ztr., wonach 632462 Ztr. einmal über die ganze Länge der Bahn und jeder Zentner durchschnittlich 11,18 Meilen weit transportirt worden ist. — Die Anzahl der Equipagen beläuft sich auf 1817 Stück, welche zusammen 14911 Meilen zurückgelegt haben.

Die Einnahmen für Güter und Eilgüter betrugen zusammen 185048 Thlr. 10 Sgr. 3 Pf., daher 6 Sgr. 2,74 Pf. pro Zentner und 6,69 Pf. für jeden auf die Länge einer Meile transportirten Zentner.

Die Equipagen, für deren Transport 12219 Thlr. 23 Sgr. 10 Pf. eingenommen wurden, haben pro Stück im Durchschnitt 6 Thlr. 19 Sgr. 2 Pf. und pro Stück und Meile 24 Sgr. 7 Pf. eingebracht.

Außer den vorstehenden Einnahmen sind noch 6000 Thlr. für den Transport von Baumaterialien eingenommen, wodurch der Baufonds zu Gunsten des Betriebes belastet worden ist. Transport der Schienen und Hölzer für das zweite Bahngeleise hat in der Regel vermittelst der gewöhnlichen Züge oder durch Hülfs- und Reserve-Maschinen bewirkt werden können, welche ohnehin geheizt und abgesendet werden mußten. Nur ausnahmsweise und in dringenden Fällen sind dazu Extrazüge angeordnet worden.

Im Jahre 1843 war der Abgang und Zugang auf den einzelnen Stationen, wie folgt:

| | Abgang. | | | | Zugang. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Frachtgut. | | Eilgut. | | Frachtgut. | | Eilgut. | |
| | Ztr. | Pf. | Ztr. | Pf. | Ztr. | Pf. | Ztr. | Pf. |
| Magdeburg | 648350 | 29 | 13127 | 62 | 137248 | 2 | 10249 | 11 |
| Schönebeck . | 17952 | 15 | 1730 | 29 | 13994 | 17 | 1505 | 89 |
| Gnadau . . | 168 | 59 | 491 | 38 | 556 | 14 | 1395 | 7 |
| Saale . . | 36061 | 104 | 472 | 12 | 15996 | 72 | 1401 | 65 |
| Köthen mit Berlin, Jüterbogk, Wittenberg und Dessau . . | 328721 | 27 | 10475 | 23 | 134937 | 76 | 13998 | 21 |
| Stumsdorf . | 11048 | 70 | 93 | 46 | 5910 | 28 | 406 | 39 |
| Halle . . | 171000 | 69 | 3903 | 76 | 180238 | 7 | 2637 | 37 |
| Schkeuditz . | 1994 | 102 | 273 | 45 | 18777 | 23 | 177 | 12 |
| Leipzig . . | 146141 | 2 | 18962 | 72 | 903898 | 85 | 17001 | 23 |
| Zusammen . | 1,443995 | 7 | 50740 | 34 | 1,443995 | 7 | 50740 | 34 |
| | 1,494735 Ztr. 41 Pfund. | | | | 1,494735 Ztr. 41 Pfund. | | | |

Hiervon wurden befördert:

| | im alleinigen Verkehr. | | im gemeinschaftlichen Verkehr mit der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn. | |
|---|---|---|---|---|
| Frachtgüter . . . | 980336 Ztr. | 14 Pfund. | 463658 Ztr. | 103 Pfund |
| Eilgüter . . . . | 26265 „ | 100 „ | 24474 „ | 44 „ |
| | 1,006602 Ztr. | 4 Pfund. | 488133 Ztr. | 37 Pfund. |

Auf die Länge einer Meile wurden transportirt:

| | |
|---|---|
| Frachtgüter . | 15,323875 Ztr., |
| Eilgüter . . | 350414 „ |
| Gepäck . . | 574863 „ |
| in Summa . | 16,249152 Ztr. |

mithin über die ganze Länge der Bahn 1,031692 Ztr.

Equipagen wurden 1942 Stück durchschnittlich 8,23 Meilen weit trans-

portirt; auf die Länge einer Meile reduzirt, ergiebt 15988 Stück, mithin auf die ganze Länge der Bahn 1015,11 Stück.

Die Einnahmen für Fracht- und Eilgüter betrugen zusammen 284564 Thlr. 17 Sgr., daher 5 Sgr. 8,53 Pf. pro Zentner und 6,54 für jeden auf die Länge einer Meile transportirten Zentner.

Für den Transport der Equipagen wurden 12984 Thlr. 5 Sgr. 6 Pf. eingenommen, mithin pro Stück im Durchschnitt 6 Thlr. 25 Sgr. 9 Pf. und pro Stück und Meile 24 Sgr. 4 Pf.

Im Ganzen hat die Einnahme für den Gütertransport 47 Prozent der Betriebseinnahmen betragen, während sie sich im Jahre 1842 nur auf 39 Prozent stellte.

### 6. Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

#### a. Geschichte dieses Projekts.

Bei Begründung der Berlin-Potsdamer Eisenbahn war Potsdam der Straßenknoten der Chaussee nach Magdeburg, Halle, Leipzig, Dresden; es war daher der Gesellschaft, welche den Bau der Bahn von Berlin nach Potsdam bewerkstelligte, nicht zu verdenken, wenn sie darauf rechnete, daß Potsdam auch ferner dieser Hauptknotenpunkt bliebe, und daß sich von da ab die ferneren Eisenbahnlinien abzweigen würden. Wäre diese Hoffnung in Erfüllung gegangen, so würde dadurch ein Verkehr und eine Rentabilität für die Berlin-Potsdamer Eisenbahn entstanden sein, welche bis jetzt und auch wohl fernerhin in Deutschland nicht ihres Gleichen gefunden hätten.

Der erste Plan, die Eisenbahnlinie, welche eine Verbindung zwischen Berlin, Dresden und Leipzig herbeiführen sollte, über Potsdam zum Anschluß an die Leipzig-Dresdener Bahn bei der Station Riesa zu legen, scheiterte jedoch an den großen Schwierigkeiten, die Interessen und Bedürfnisse zweier Gesellschaften zu vereinigen, und wurde deshalb von dem damaligen Berlin-Sächsischen Komité der Plan zum Bau der Bahn von Potsdam nach Riesa, in den zu einer von Berlin unmittelbar noch Riesa führenden Eisenbahn umgewandelt. Bitter war für die Berlin-Potsdamer Bahn dieser Verlust; es wurde deshalb von einigen Mitgliedern der Gesellschaft Alles aufgeboten, um dieses Unternehmen zu hintertreiben und als ein dem Gemeinwohl schädliches, den Staatsinteressen zuwider laufendes darzustellen. Die Absicht gelang, und alle noch so klaren Gründe, noch so lebhaften Kämpfe der Unternehmer der Berlin-Sächsischen Bahn waren vergeblich, da man ihnen entgegensetzte, daß der Staat vorzugsweise auf seine Städte Halle und Magdeburg, besonders aber auf letztere, Rücksicht nehmen müsse. Obgleich die Berlin-Sächsische Gesellschaft sich erbot, eine Gesellschaft zum Bau einer direkten Bahn nach Magdeburg zu bilden, so wurde dieser Antrag jedoch abgelehnt, und vorgezogen, statt der Eisenbahn nach Riesa eine Eisenbahn-Verbindung Berlins mit der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn in der Richtung nach Köthen herzustellen. Die Berlin-Sächsische Eisenbahn-Gesellschaft mußte daher Riesa aufgeben und unter dem Namen „Berlin-Anhalter" die Linie auf Köthen zu bauen.

Sehr würde man aber irren, wenn man glauben wollte, daß, als nach

so vielen beunruhigenden Kämpfen und mit großen Opfern *) auf die Bahn nach Riesa verzichtet war, die Kämpfe nun aufgehört hätten! Im Gegentheil begannen sie mit Heftigkeit von Neuem und wurden stets aus derselben Quelle angeregt. Denn wie es vorher schon nicht zu verkennen war, daß die Partheinehmer für eine Fortsetzung der Potsdamer Bahn die Staatsbehörden zuerst für die Richtung zu stimmen wußten, daß die Linie von Berlin nach Riesa eine nachtheilige sei, (ein Irrthum, von dem man schon kurze Zeit nachher völlig zurückgekommen ist), so wurden jetzt wieder alle Mittel angeregt, um darzuthun, daß die Linie von Berlin nach Köthen gleichfalls eine nachtheilige sei, falls sie nicht über Potsdam geführt werde. Dieser Plan gelang aber nicht, indem der Bau der Berlin-Anhalter Eisenbahn direkt von Berlin aus nach Köthen bewerkstelligt wurde.

Von jetzt an richtete man die Angriffe auf einen andern Punkt, aber immer von demselben Standpunkte aus. Bald nach Vollendung des Baues der Berlin-Anhalter Bahn wurde die Anlegung einer Bahn nach Hamburg lebhafter betrieben. Sogleich tauchten wieder Pläne auf, eine solche Bahn, oppositionell mit der jetzt für das rechte Elbufer konzessionirten, von Potsdam aus über Genthin nach dem linken Elbufer überzuführen, jedoch damit eine Zweigbahn von Genthin nach Magdeburg zu verbinden. Jedem mußte es einleuchten, daß dies nichts Anderes war, als ein verhüllter Plan, eine direkte Bahn von Potsdam nach Magdeburg anzulegen, um wenigstens eine der vorhin erwähnten Verlängerungen der Berlin-Potsdamer Eisenbahn in Ausführung zu bringen. Eben diese Verhüllung bewies aber auch, wie sehr man sich bewußt war, daß ein gerades Aussprechen des eigentlichen Vorhabens allzusehr mit den Rücksichten der Billigkeit und der innern Gerechtigkeit gegen die Anhaltische Bahn im Widerspruch stehe, da dieser der Verkehr von Magdeburg zugewiesen war, um sie zu der Richtung nach Köthen zu vermögen und für den dadurch verloren gegangenen direkten Verkehr mit Dresden zu entschädigen.

Das Direktorium der Anhaltischen Bahn wurde dadurch um so mehr beunruhigt, als die öffentliche Meinung durch allerlei täuschende Zeitungsartikel irre geleitet ward. Um deshalb ganz sicher zu sein, wandte sich dasselbe unterm 25. Juli und 26. Oktober 1840 an den König und erhielt darauf unterm 28. Januar 1841 durch den Finanz-Minister die Zusicherung

> daß für jetzt aus den Gründen der Billigkeit, die für die Berlin-Anhalter Bahn sprächen, die Anlage einer direkten Bahn nach Magdeburg nicht Statt haben werde.

Im Laufe des Sommers 1843 erneuerten sich jedoch die Gerüchte, daß der Bau einer direkten Eisenbahn von Potsdam nach Magdeburg nicht nur von einigen Unternehmern beabsichtigt werde, sondern daß bereits die ernstlichsten Schritte dazu gethan würden und eine vorläufige Genehmigung schon erlangt sei. Bei den gegründeten Einsprüchen, welche die Aktien-Gesellschaft

---

*) Es waren 101000 Thlr. rein verlorne Kosten an verschiedenen vorbereitenden Arbeiten und Auslagen aufgewendet. Das Nähere hierüber ist unter Berlin-Anhalter Bahn gesagt.

für die Berlin-Anhaltische Bahn aus der Art und Weise, wie der Staat seinen Einfluß auf ihr Unternehmen geübt, gegen einen solchen konkurrirenden Bahnbau geltend machen konnte, hielten die Vertreter der Gesellschaft es für ihre Pflicht, sofort Schritte zu thun, um die Rechte der Berlin-Anhaltischen Bahn nach Kräften zu wahren. Dies geschah durch eine ausführlich erläuterte Eingabe an den König und an das Finanz-Ministerium unterm 29. Juli 1843; worauf ein Bescheid des Finanz-Ministers vom 14. Oktober desselben Jahres erging, in welchem es unter Anderm heißt:

„daß im Anerkenntnisse der für die Berlin-Anhalter Bahn sprechenden Billigkeitsrücksichten, die Bittsteller, Herren von Puttkammer und Jakobs, dahin beschieden worden seien, daß es ihnen nur überlassen bleiben könne, sich mit der Anhalter Eisenbahn-Gesellschaft über den gemeinschaftlichen Antheil an dem Unternehmen gütlich zu vereinigen."

Um nun diese Vereinigung zu Stande zu bringen, wurde zwischen den betreffenden Staats-Behörden und den Vorständen der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft, Seitens des Ober-Präsidenten der Provinz Brandenburg, eine Konferenz auf den 27. November 1843 festgestellt, in welcher die Vertreter der Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft daran festhielten, daß derselben ein wohlbegründetes Einspruchsrecht gegen den beabsichtigten direkten Bahnbau zustehe.

In Folge eines Reskripts des Finanz-Ministers wurden hierauf die Aktionäre der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn zu einer außerordentlichen Generalversammlung zusammen berufen, um zu berathen und zu beschließen, ob die Gesellschaft sich bei dem Bau der projektirten Bahn von Potsdam nach Magdeburg betheiligen wolle. Nachdem der angeregte Gegenstand mehrfach aus einander gesetzt war, wurde einstimmig beschlossen:

„den Antrag zur Betheiligung mit einem Aktien-Kapital von 1 Million Thlr. bei dem neuen Unternehmen als Entschädigung abzulehnen, gegen das neue Unternehmen fernerhin nicht mehr feindlich aufzutreten, vielmehr für die Aufgabe des Magdeburger Verkehrs den Antrag zu stellen, der Anhalter Gesellschaft die Konzession zum Bau einer Eisenbahn von Jüterbogk über Riesa nach Dresden unter Staats-Vergünstigungen zu ertheilen, so wie die Ausführung des projektirten Anschlusses einer Thüringischen Eisenbahn bei Halle Allerhöchsten Orts zu begünstigen."

Der Verwaltungsrath der Anhaltischen Gesellschaft suchte nun dem in der General-Versammlung gefaßten Beschlusse nachzukommen und bei der Staatsregierung, als Entschädigung des projektirten Baues einer direkten Eisenbahn von Berlin nach Magdeburg, um eine Unterstützung für eine Zweigbahn von Jüterbogk nach Riesa anzutragen. Es wurde ihm indeß darauf erwidert, daß eine hinreichende Entschädigung in der Konzession der Eisenbahn von Halle nach Thüringen liege, die Berlin-Magdeburger Eisenbahn indeß nicht eher die Erlaubniß zum Bau erhalten würde, bis die Umstände es möglich machten, auch jenes Projekt zu konzessioniren.

Je weniger es dem Verwaltungsrathe gelungen war, die nachgesuchten Staatsvergünstigungen zu erlangen, desto eifriger mußte das Bestreben der

Berlin-Anhaltischen Gesellschaft dahin gerichtet sein, ihr Unternehmen vor einem noch empfindlicheren Verlust, als dem sie schon durch den Bau der Berlin-Magdeburger Eisenbahn ausgesetzt ist, zu bewahren. Wenn nun auch allerdings die Zuführung der Halle-Thüringer Eisenbahn als eine reichliche Entschädigung für den Verlust des Verkehrs nach Magdeburg zu erachten ist, so drohte der Gesellschaft eine neue Gefahr, wenn eine andere Gesellschaft, als die Anhaltische, den Bau einer Zweigbahn von Jüterbogk nach Riesa übernahm. Unter diesen Umständen war es nothwendig, frühzeitig Schritte zu ergreifen, um die Konzession zum Bau der vorgedachten Zweigbahn Seitens der Gesellschaft zu erlangen. In Betracht der großen Nachtheile, welche der Gesellschaft hieraus entstehen konnten, wenn nicht für den angeregten Zweck Alles aufgeboten würde, so wie in Betracht der Zuversicht, womit die Gesellschaft auf die Genehmigung selbst rechnen durfte, wurde in der am 22. Mai gehaltenen General-Versammlung der Aktionäre der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn der Beschluß gefaßt:

„daß die Gesellschaft den Verwaltungsrath ermächtige, die nöthigen Schritte zur Erlangung der Konzession zum Bau einer Zweigbahn von Jüterbogk nach Riesa zur Verbindung der Leipzig-Dresdener Eisenbahn zu leiten, die hierzu erforderlichen Vorarbeiten vorzunehmen und endlich die Aufbringung des erforderlichen, auf das Höchste veranschlagten Bau-Kapitals von 3 Millionen Thaler durch Kreirung von Stamm-Aktien (die gleichmäßig zu Pari unter die Aktionäre der Anhaltischen Eisenbahn vertheilt werden sollen) zu genehmigen."

Hierdurch wurde denn endlich der mehrere Jahre lang fortgeführte Streit beigelegt, und steht deshalb zu erwarten, daß, da nach Konzessionirung der Halle-Thüringischen Eisenbahn nichts mehr der Ausführung eines direkten Eisenbahn-Baues von Potsdam nach Magdeburg entgegen steht, derselbe alsdann in Angriff genommen werden wird. Leider kann aber der eine Streiter für das Unternehmen, der Spezial-Direktor der Berlin-Potsdamer Eisenbahn, Baron von Puttkammer, diesen Zeitpunkt des endlichen Gelingens seines Strebens nicht mehr erblicken, indem durch den Tod seinem ferneren Wirken ein Ziel gesetzt ist.

b. Richtung und Länge der Bahn, so wie verschiedene Verhältnisse.

Ganz Bestimmtes läßt sich darüber nicht angeben, indem ein tiefes Schweigen über das ganze Projekt beobachtet wird. Durch Allerhöchste Kabinetsordre an das Finanz-Ministerium soll jedoch die Richtung der Eisenbahn an Potsdam vorüber, für den Fall der Ausführung genau bestimmt sein, und zwar wie folgt:

Von der früher beabsichtigten Anlegung eines neuen Bahnhofes vor dem Brandenburger Thore ist nicht mehr die Rede, vielmehr soll die Bahn, vom jetzigen Potsdamer Bahnhofe ausgehend, über die Havel links von der Brücke, nach der Ecke des Lustgartens zu führen; dann am Lustgarten hinab an der s. g. Promenade (hinter dem Logengarten) durch die Kietzstraße und mit Abschneidung einer Ecke derselben über die Bucht der Havel und den Königl. Bau-Depothof, über die Chaussee (Louisenstraße) und das Feld nach den s. g.

Puppen (Einfahrt zum Königl. neuen Palais), den Wildpark und Werder links liegen lassend, unterhalb Werder die Havel überschreitend, auf Groß-Kreuz zu und rechts an Brandenburg vorbei über Plauen, Genthin und Burg nach Magdeburg führen. Ob ein neuer Bahnhof bei Potsdam, dem jetzigen gegenüber, nöthig werden oder nur eine Erweiterung des vorhandenen erfolgen wird, dürfte von der Art der Vereinigung der Berlin-Potsdamer Gesellschaft mit dem neuen Unternehmen abhängen. Wie diese bewirkt werden soll, oder ob sich eine neue Gesellschaft für Berlin-Magdeburg bilden muß, schwebt noch in Unterhandlungen. Von dem Ausgange derselben wird alsdann erst das Weitere abhängen.

Die Bahn wird 18,5 Meilen lang, also 8,25 Meilen kürzer werden, als die jetzige über Köthen nach Magdeburg führende Eisenbahnlinie, wodurch natürlich der Weg von Berlin nach dem Rheine ebenfalls an Kürze gewinnen wird.

Das veranschlagte Anlage-Kapital beträgt 4,000000 Thlr.; die Durchschnittskosten einer Meile sind also hiernach 216210 Thlr. Bei den bedeutenden Terrainschwierigkeiten, die sich in der Menge der zu überschreitenden Gewässer (unter denen die Havel und die Elbe die wichtigsten sind) und in dem sumpfigen Terrain darbieten, steht aber zu befürchten, daß diese Summe nicht ausreichen wird.

## 7. Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

### a. Geschichte dieser Bahn.

Bis zum Jahre 1840 stießen die Versuche, welche — gleichzeitig mit Einleitung des Baues eines Schienenweges von Magdeburg nach Leipzig — behufs Bildung einer Gesellschaft zum Bau einer Verbindungsbahn zwischen Magdeburg, Halberstadt und Braunschweig gemacht wurden, auf zahllose Schwierigkeiten. Die Königl. Kabinets-Ordre, durch welche die Gesellschaft konzessionirt wird, ist vom 18. Juni 1840.

Die Hindernisse lagen namentlich in dem Mißtrauen, welches sich nach mancherlei bedenklichen Erfahrungen eine geraume Zeit lang gegen Eisenbahn-Aktien-Unternehmungen beim Publikum festgesetzt hatte, dann aber und hauptsächlich in dem Umstande, daß bei der Eisenbahn-Verbindung vorgedachter drei Städte zwei nicht zu demselben Zoll- oder Steuer-Vereine gehörende Staats-Regierungen betheiligt und erst mancherlei aus diesem Verhältnisse hervorgehende Bedenken zu beseitigen waren, bevor die gegenseitigen Interessen für gehörig sicher gestellt erachtet werden konnten.

Endlich wurden die auf die Eisenbahn-Verbindung bezüglichen Verträge vom 10. April 1841 zwischen Preußen, Braunschweig und Hannover abgeschlossen und publizirt, und erst seit dieser Zeit war es möglich, Hand an das Werk zu legen, wobei indessen zu bemerken bleibt, daß von da ab, alles Eifers ungeachtet, noch 5 Monate auf Vorverhandlungen mit der Magdeburg-Leipziger Gesellschaft wegen Uebernahme des ganzen Geschäfts und Beschaffung des Bau-Kapitals, und als sich diese zerschlugen, auf die nöthigen Berathungen wegen Bildung einer eigenen Gesellschaft, auf die Aktien-Zeichnun-

gen, auf die Verhandlungen mit der Stadt Magdeburg wegen Uebernahme eines ansehnlichen Aktien-Kapitals Seitens ihrer Kämmerei, und auf die Einzahlung der ersten Aktien-Rate von 10 Prozent, vergingen, bevor die erste General-Versammlung zusammenberufen werden konnte, was am 13. September 1841 geschah. Gleich nach dieser General-Versammlung, in welcher die Mitglieder des Ausschusses gewählt waren, und zwar schon am 16. September, trat dieser zusammen und wählte das Direktorium, und erst von diesem Tage an konnte etwas Wirksames geschehen.

In einer vom Komité am 27. Juni 1841 veröffentlichten Einladung zur Aktien-Zeichnung heißt es unter Anderm:

„Wegen obwaltender Terrainschwierigkeiten und zur Abkürzung der Bahnlinie zwischen Magdeburg und Braunschweig wurde zunächst beschlossen, die jetzige direkt über Halberstadt führende Richtung der diese 3 Plätze verbindenden Chaussee zu verlassen und die Eisenbahn zwar auf dem möglichst geraden Wege von Magdeburg nach Halberstadt zu führen, die Verbindung beider Städte mit Braunschweig aber durch eine Bahn von Groß-Oschersleben nach Wolfenbüttel zu bewirken, von wo aus die schon vollendete Harzburger Bahn nach Braunschweig führt. — Demnächst hatte die Braunschweigische Regierung den Bau der Strecke von Wolfenbüttel nach Groß-Oschersleben auf eigene Rechnung übernommen, so daß der zu gründenden Aktien-Gesellschaft nur die Bahn von Magdeburg nach Halberstadt übrig blieb.

Bei Ertheilung der Konzession war es noch nicht entschieden, welcher der verschiedenen zur Herstellung der Eisenbahn-Verbindung mit dem Rheine vorgeschlagenen Richtungen die Staatsregierungen den Vorzug geben würden, und die Bahn erfreute sich der Genehmigung besonders im provinziellen Interesse.

Die Zeitumstände verzögerten indessen die öffentliche Aufforderung zur Aktien-Zeichnung, und als die Gefahr eines Krieges beseitigt war, schlossen die Könige von Preußen und Hannover und der Herzog von Braunschweig, in der Absicht, ihre Gebiete durch eine Eisenbahn zu verbinden, welche sich an die von der Preußischen Regierung bereits genehmigten Bahnlinien anschließen soll, am 10. April 1841 zu Berlin einen bereits ratifizirten Vertrag ab, wodurch sie sich verpflichtet haben, innerhalb ihrer Gebiete die Errichtung einer Eisenbahn von Magdeburg über Oschersleben nach Braunschweig, Hannover und Minden zu gestatten, und zugleich mit Anwendung der ihnen verfassungsmäßig zustehenden Mittel dahin zu wirken, daß diese Eisenbahn-Anlagen möglichst bald zur Ausführung gelangen. Hierdurch sah sich der unterzeichnete Verein veranlaßt, seine Thätigkeit unverzüglich wieder zu beginnen. — Verschiedene Rücksichten machten es wünschenswerth, daß der Bau und Betrieb der sich nothwendig an die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn anschließenden Bahn von Magdeburg nach Halberstadt der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft überlassen werde, wiewohl auch nicht zu verkennen war, daß sowohl das Interesse dieser Gesellschaft, als das der neuen Bahn, erhebliche Gründe dagegen an die Hand gaben. Diese haben das Uebergewicht gehabt, und der auf Uebernahme des Baues gerichtete Antrag ist in der General-Versammlung vom 21. Juni 1841 abgelehnt, wogegen sich deren völlige

Geneigtheit ausgesprochen hat, den Anschluß der neuen Bahn auf alle Weise zu erleichtern."

Die wesentlichsten Bestimmungen des Staatsvertrages vom 10. April 1841 (veröffentlicht mittelst Königl. Kabinets-Ordre vom 14. Januar 1842) wollen wir in Nachstehendem mittheilen.

Da Seine Majestät der König von Preußen, Seine Majestät der König von Hannover und Seine Durchlaucht der Herzog zu Braunschweig und Lüneburg, die Absicht haben, Allerhöchst und Höchst Ihre Gebiete durch eine Eisenbahn, welche sich an die von der Königl. Preußischen Regierung bereits genehmigten Bahnlinien anschließen soll, in nähere Verbindung zu bringen, so sind zur Feststellung der dadurch entstehenden, eine gemeinschaftliche Uebereinkunft erfordernden, Verhältnisse Bevollmächtigte ernannt, welche nach vorhergegangener Verhandlung über folgende Punkte übereingekommen sind:

Artikel 1.

Die Königl. Preußische, die Königl. Hannoverische und die Herzogl. Braunschweigische Regierung verpflichten sich, innerhalb ihres Gebietes die Errichtung einer Eisenbahn von Magdeburg über Oschersleben nach Braunschweig, Hannover und Minden zu gestatten. Zwischen den obengenannten Orten soll die Bahn in einer ununterbrochenen so geraden Richtung geführt werden, als es die Territorial-, Terrain- und Verkehrs-Verhältnisse irgend zulassen.

Artikel 2.

Da die im Artikel 1 bezeichnete Eisenbahn ein zusammenhängendes Ganze bilden soll, so machen die hohen kontrahirenden Regierungen sich verbindlich, die Spurweite für diese Bahn mit der auf den Preußischen Eisenbahnen angenommenen, von 4 Fuß 8½ Zoll Englisch im Lichten der Schienen, in Uebereinstimmung zu bringen und zu erhalten.

Artikel 3.

Es bleibt einer jeden der hohen kontrahirenden Regierungen überlassen, innerhalb ihres Gebietes die Ausführung der Bahn entweder selbst zu übernehmen oder eine Gesellschaft von Privat-Unternehmern dafür zu konzessioniren, in welchem letzteren Falle den konzessionirten Gesellschaften dieselben allgemeinen Erleichterungen zu Theil werden sollen, welche die in den resp. Staaten bereits bestehenden oder künftig zu erlassenden Verordnungen anderen Eisenbahn-Unternehmungen einräumen. Von den solchergestalt ertheilten Konzessionen werden die hohen kontrahirenden Regierungen sich Mittheilung machen.

Artikel 4.

Die hohen kontrahirenden Regierungen werden dahin sehen, daß die Regulirung der Fahrten auf eine dem Zwecke möglichst entsprechende Weise geschieht. Insbesondere wollen dieselben durch nähere Verständigung zu erreichen suchen, daß täglich wenigstens ein Mal die Fahrten auf den von verschiedenen Unternehmern angelegten Eisenbahnen in einander greifen.

Artikel 5.

Zwischen den gegenseitigen Unterthanen soll sowohl bei Feststellung der Beförderungspreise, als der Zeit der Abfertigung kein Unterschied gemacht werden; namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen Staats in das Gebiet des andern Staats übergehenden Transporte weder in Beziehung auf die Abfertigung, noch rücksichtlich der Beförderungspreise ungünstiger behandelt werden, als die aus den betreffenden Staaten abgehenden oder darin verbleibenden.

Artikel 6.

Damit die Benutzung der Eisenbahn zum Waaren-Transport befördert werde, wollen die hohen kontrahirenden Regierungen, sobald es thunlich sein wird, in Unterhandlung treten, um zu einer Vereinbarung über eine solche gegenseitige Ermäßigung der Durchgangs-Abgaben zu gelangen, daß dadurch die Waarendurchfuhr durch das Gebiet der kontrahirenden Staaten möglichst erleichtert wird.

Artikel 7.

Um den Aufenthalt zu beseitigen, welcher entstehen würde, wenn in jedem der drei kontrahirenden Staaten die zur Befahrung der Eisenbahn dienenden Wagen und die auf denselben zu transportirenden Waaren und Effekten den über Deklaration, Revision und sonstige Abfertigung der ein- und ausgehenden Waaren bestehenden zoll- resp. steuergesetzlichen Vorschriften an der Grenze unterworfen werden sollten, sind die hohen kontrahirenden Regierungen übereingekommen, durch entsprechende und übereinstimmend zu treffende Anordnungen, insbesondere durch gleichmäßige Bestimmungen über die Verladung und den Verschluß der auf der Eisenbahn zu befördernden Gegenstände, so wie durch Einrichtung einer Begleitung der eingehenden Wagenzüge von der Grenze ab, bis zu einem zur Vornahme der zollamtlichen Abfertigung geeigneten Orte im Innern und umgekehrt, so weit nöthig, der ausgehenden Wagenzüge von einem solchen Orte bis zur Grenze durch Zoll- und Steuer-Beamte die Anwendung eines erleichternden Verfahrens möglich zu machen, durch welches der oben erwähnte Zweck erreicht werden kann, ohne das Interesse der gegenseitigen Zoll- und Steuer-Verwaltungen zu gefährden.

Die deshalb anzuordnenden speziellen Maaßregeln bleiben einer besondern Uebereinkunft vorbehalten.

Artikel 8.

Die Königl. Preußische, die Königl. Hannoversche und die Herzogl. Braunschweigische Regierung verpflichten sich, bei Mobilmachungen und außerordentlichen Truppenbewegungen Anstalten zu treffen und resp. die Eisenbahn-Unternehmer dazu anzuhalten, daß für die auf der Eisenbahn zwischen Magdeburg und Minden zu befördernden Transporte von Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungs-Bedürfnissen und Militär-Effekten aller Art auch außerordentliche Fahrten eingerichtet und für dergleichen Transporte nicht blos die unter gewöhnlichen Umständen bei den Fahrten zur Anwendung kommenden, sondern auch die sonst noch vorhandenen Transportmittel benutzt werden. — Den Militärverwaltungen der kontrahirenden Staaten wird gegenseitig die Befugniß vorbehalten, sich zu dergleichen Transporten eigener Transport- oder eigener Dampfwagen zu bedienen. In solchen Fällen wird an die Eisenbahn-Unternehmer außer der Erstattung der Feuerungskosten nur ein mäßiges Bahngeld, so wie eine Vergütung für die etwaige Benutzung der Transportmittel der Eisenbahn-Unternehmung gewährt. — Auch wollen die hohen kontrahirenden Regierungen darauf hinwirken, daß von den Eisenbahn-Unternehmern eine Anzahl von Transportfahrzeugen so eingerichtet wird, um nöthigenfalls auch zum Transport von Pferden benutzt werden zu können. Rücksichtlich der Beförderungspreise für Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungs-Bedürfnisse, so wie Militär-Effekten jeglicher Art, soll kein Unterschied zwischen den resp Regierungen gemacht und von keiner derselben ein höherer Preis gefordert werden, als derjenige, welchen die betreffende Regierung für ihre eigenen Transporte der gedachten Art an die Unternehmer der in ihrem Gebiete belegenen Bahnstrecke zu entrichten hat. Die den resp. Regierungen eigenthümlich gehörigen Militär-Effekten, welche auf der Eisenbahn befördert werden sollen, bleiben von der Entrichtung der Durchgangsabgaben befreit. Dergleichen Transporte müs-

sen jedoch zu dem Behufe entweder unter militärischer Begleitung gehen, oder mit einem Passe der absendenden Militärbehörde versehen sein.

Artikel 9.

Die Bestimmungen in den zwischen der Königl. Preußischen und Königl. Hannoverischen und zwischen der Königl. Preußischen und Herzogl. Braunschweigischen General-Post-Verwaltung bestehenden Verträgen, welche auf den Transit der Königl. Preußischen Reit-, Fahr- und Schnellpost-Sendungen durch das Königl. Hannoverische und durch das Herzogl. Braunschweigische Gebiet Bezug haben, werden nach Eröffnung einer Eisenbahn-Anlage zwischen Magdeburg und Minden über Braunschweig und Hannover in so weit aufgehoben, als der besagte Transit auf den bisherigen Postrouten und durch die bisherigen Transportmittel entbehrlich wird. Statt dieser Bestimmungen kommen dann folgende zur Anwendung:

a. Die Königl. Hannoverische und die Herzogl. Braunschweigische Regierung werden den Preußischen Brief-, Geld- und Packetsendungen jeglicher Art, welche, den bestehenden Gesetzen gemäß, von der Königl. Preußischen General-Post-Verwaltung befördert werden, auf der Eisenbahn zwischen Magdeburg und Minden von einer Preußischen Grenzstation bis zur andern den ungehinderten Transit durch das Königl. Hannoverische und durch das Herzogl. Braunschweigische Gebiet in derselben Beschaffenheit, wie solche auf den resp. Grenzen ankommen, so lange gestatten, als jene Eisenbahn besteht.

b. Die gedachten Regierungen sichern der Königl. Preußischen General-Post-Verwaltung bei dem unter a. erwähnten Transit in Ihren resp. Landesgebieten auf der in Rede stehenden Eisenbahn schnelle und sichere Beförderung aller Preußischen Postsendungen in demselben Maaße zu, wie solche den eigenen Königl. Hannoverischen und Herzogl. Braunschweigischen Postsendungen von den resp. Eisenbahn-Unternehmern gewährt werden muß.

c. Die Königl. Preußische General-Post-Verwaltung wird dagegen von dem Zeitpunkte an, wo die Eisenbahn von der Braunschweigischen Grenze bis Minden zur Beförderung der Preußischen Postsendungen benutzt wird, an die Königl. Hannoverische und an die Herzogl. Braunschweigische General-Post-Verwaltung eine den veränderten Verhältnissen entsprechende Vergütung gewähren.

Die Feststellung dieser Vergütung, von welcher die Erfüllung der sub a. und b. erwähnten Zugeständnisse abhängig gemacht wird, bleibt einer näheren Vereinbarung der gegenseitigen obersten Postbehörden vorbehalten.

d. Sollte in Folge der Eisenbahn-Anlage künftig im Hannoverischen und im Braunschweigischen eine allgemeine Porto-Ermäßigung eintreten, so machen die Regierungen beider Staaten sich anheischig, die Königl. Preußischer Seits zu entrichtenden Transit-Portosätze nach dem Verhältniß jener allgemeinen Porto-Ermäßigung herabzusetzen.

e. Die Königl. Preußische, so wie die Königl. Hannoverische Regierung machen sich verbindlich, durch geeignete Verhandlung resp. mit der Kurfürstl. Hessischen und der Fürstl. Lippeschen Regierung zu erwirken, daß den Preußischen Brief-, Packet- und Geldsendungen jeglicher Art der ungehinderte Transit durch den Theil des Kurfürstl. Hessischen oder Fürstl. Lippeschen Gebiets, der etwa von der Eisenbahn zwischen Magdeburg und Minden berührt werden möchte, so lange diese Eisenbahn besteht, zugesichert werde.

Artikel 10.

Obwohl nach Königl. Preußischen, Königl. Hannoverischen und Herzogl. Braunschweigischen Gesetzen Hazardspiele in den gegenseitigen Landen untersagt sind, so

Digitized by Google

wollen die hohen kontrahirenden Regierungen doch noch ein besonderes wachsames Auge darauf haben, daß auf den Bahnhöfen oder in den zur Eisenbahn gehörigen Gebäuden weder Spielbanken angelegt, noch überhaupt daselbst Hazardspiele irgend einer Art geduldet werden.

Artikel 11.

Gegenwärtiger Vertrag soll zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt und die Auswechselung der darüber auszufertigenden Ratifikations-Urkunden sobald als möglich bewirkt werden.

Dessen zu Urkund ist derselbe von den gegenseitigen Bevollmächtigten unterzeichnet und besiegelt worden.

So geschehen Berlin, den 10. April 1841.

Diesem Vertrage waren noch zwei Nachträge zugefügt, welche wir hier übergehen, um sie unter den Braunschweigischen und Hannoverischen Eisenbahnen anzuführen, da sie auf diese Bezug haben.

Die Allerhöchste Kabinets-Ordre in Bezug auf die Anlage einer Eisenbahn von Magdeburg nach Halberstadt und Groß-Oschersleben erfolgte hierauf unterm 14. Januar 1842 und lautete wie folgt:

„Nachdem für die Ausführung einer Eisenbahn von Magdeburg nach Groß-Oschersleben und von da nach Halberstadt eine Aktien-Gesellschaft zusammengetreten und die Fortsetzung der Bahn von Groß-Oschersleben nach Wolfenbüttel zum Anschluß an die von dort nach Braunschweig führende Eisenbahn von der Herzoglich Braunschweigischen Regierung übernommen worden ist, will Ich mit Rücksicht auf die am 10. April 1841 mit der Königl. Hannoverischen und der Herzoglich Braunschweigischen Regierung wegen der Herstellung einer Eisenbahn von Magdeburg über Groß-Oschersleben nach Braunschweig, Hannover und Minden abgeschlossenen Verträge zur Anlage einer Eisenbahn von Magdeburg über Groß-Oschersleben nach der Landesgrenze in der Richtung auf Wolfenbüttel, in Verbindung mit einer Eisenbahn von Groß-Oschersleben nach Halberstadt, hierdurch die in ihrem Berichte vom 1. d. M. nachgesuchte landesherrliche Genehmigung ertheilen. Zugleich bestimme Ich, daß die in dem Gesetze über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3 November 1838 ergangenen allgemeinen Vorschriften, namentlich diejenigen über die Expropriation, nebst den in den vorerwähnten Staatsverträgen vom 10. April 1841 enthaltenen besonderen Bestimmungen und Maaßgaben auf die eben gedachte Eisenbahn Anwendung finden sollen, und daß insbesondere in Ansehung der Fahrten auf der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn, um das nothwendige Ineinandergreifen mit den Fahrten auf den damit in Verbindung stehenden Eisenbahnen zu sichern, nicht nur die Genehmigung, sondern auch die Abänderung der Fuhrpläne der Regierung zu Magdeburg vorbehalten bleiben soll. Die gegenwärtige Ordre ist mit den oben gedachten Staatsverträgen vom 10. April 1841 durch die Gesetzsammlung bekannt zu machen.

Berlin, den 14. Januar 1842.

Friedrich Wilhelm.

Von demselben Tage ist die Bestätigungs-Urkunde, durch welche das Statut genehmigt und der Gesellschaft unter dem Namen: „Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft" mit einem Grundkapitale von 1,700000 Thaler die Rechte einer Korporation verliehen wurden.

Im Laufe des Winters von $18\frac{41}{42}$ waren alle technischen und administrativen Vorarbeiten, inkl. der Einleitungen zur Lieferung der Baumaterialien,

so weit gediehen, daß der Bau der Bahn am 21. März 1842 mit Sicherheit begonnen und mit der größten Thätigkeit fortgesetzt werden konnte. Im Monat Juni 1843 trat indessen unerwartet eine überaus ungünstige Witterung und ein in solcher Jahreszeit seltenes Hochwasser der Bude und Holzemme ein, daß es nur mittelst ungewöhnlicher Anstrengungen und einiger Geldopfer gelang, das gegebene Versprechen zu halten, den Betrieb der Bahn mit der von Braunschweig nach Groß-Oschersleben führenden zu gleicher Zeit am 15. Juli 1843 zu eröffnen. Der eigentliche Bau der ganzen Bahn mit allem Zubehör war daher in noch nicht vollen 16 Monaten vollendet, ohne daß der Solidität des Baues irgend Eintrag geschehen wäre.

Der Bahnkörper hatte schon damals und ungeachtet der vorangegangenen sehr ungünstigen Witterungs-Verhältnisse überall ein freundliches Ansehen, und nur die Bahnstrecke bei Magdeburg und einige Baulichkeiten in Halberstadt, Groß-Oschersleben und Magdeburg hatten noch nicht vollendet werden können, was aber dem Betriebe selbst nicht wesentlichen Eintrag that, sondern nur einige Unbequemlichkeiten veranlaßte.

Der Betrieb ging vom ersten Augenblicke an mit wünschenswerther Regelmäßigkeit von Statten, was namentlich dem Umstande zu verdanken war, daß derselbe vertragsmäßig und sofort in die Hand des Direktoriums der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft gelegt wurde, welches das Unternehmen von Anfang an mit geübten Betriebsbeamten versah und sich des Verkehrs auf der Bahn mit gleicher Liebe und Sorgfalt annahm, als des längst geordneten Betriebes auf der eigenen Bahn. Auch Seitens der Herzoglich Braunschweigischen Eisenbahn-Kommission hat sich das freundlichste Entgegenkommen bei Regulirung der Fahrpläne des gemeinschaftlichen Betriebes und anderer wichtigen Beziehungen zu Tage gelegt, so daß ein ferneres Gedeihen dieses Unternehmens nicht zu bezweifeln ist.

Die Einzahlung der letzten Aktien-Rate geschah am 31. Juli 1843.

b. Richtung, Länge, Steigungs- und Krümmungs-Verhältnisse der Bahn.

Vom Magdeburg-Leipziger Bahnhofe (auf dem Platze der früheren Militär-Bäckerei) am Fürstenwall führt die Bahn auf einem besonderen (dritten) Geleise, neben den beiden Geleisen der Magdeburg-Leipziger Bahn, durch die Festungswerke nach dem ⅛ Meile entfernten Betriebs-Bahnhofe bei Buckau; von da ab geht die Bahnlinie über Bottmersdorf, Klein- und Groß-Germersleben, Klein-Oschersleben und Hadmersleben nach Groß-Oschersleben, wo ein Arm nach Wolfenbüttel, der zur vorliegenden Bahn gehörige aber über Nienhagen nach Halberstadt führt.

Die Gesammtlänge der Bahn ist 7,8 Meilen, wovon 5,1 Meilen auf die Strecke von Magdeburg bis Groß-Oschersleben, 2,7 Meilen dagegen auf die Zweigbahn von Groß-Oschersleben nach Halberstadt kommen.

Zwischenstationen sind: bei Langenweddingen, Vorwerk Blumenberg (unweit Groß-Wanzleben), Hadmersleben, Groß-Oschersleben und Nienhagen.

Google

c. Anlagekosten, Art des Baues u. s. w.

Nach dem Ueberschlage, welcher der Aktien-Zeichnung zum Grunde lag, wurde ein Kapital von 1,700000 Thlr. für erforderlich erachtet und sollte durch 17000 Aktien jede zu 100 Thlr. zusammengebracht werden. Es gelang indessen nicht, diese Summe ganz zusammenzubringen, sondern es konnten nur 15747 Aktien untergebracht werden, so daß 125300 Thlr. an der durch den Ueberschlag nachgewiesenen Summe fehlten. Die Gesellschaft beschloß aber dennoch, den Bau beginnen zu lassen und seiner Zeit für Beschaffung der fehlenden Mittel zu sorgen, wozu der Ausweg, nach dem Beispiel anderer Eisenbahn-Gesellschaften: „Prioritäts-Aktien zu kreiren", als der leichteste erschien. Nachdem aber alle Bauten und Anschaffungen und alle übrigen Verhältnisse kontraktlich sicher gestellt waren, ließ sich jedoch mit voller Gewißheit übersehen, daß nicht allein die an dem ursprünglich bestimmten Aktien-Kapitale fehlende Summe von 125300 Thlr. erspart werde, sondern daß außerdem noch die Summe von etwa 100000 Thlr. disponibel bliebe.

Diese Ansicht hat sich auch beinahe bewährt, denn der Rechnungsabschluß vom 30. April 1844 weist folgende Resultate nach:

| | Ausgaben. Thlr. | sg. | pf. | Einnahmen. Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Aktien-Kapital-Konto | . | . | . | 1,700000 | — | — |
| Extraordinäre Einnahmen | . | . | . | 14579 | 5 | 7 |
| Zinsen-Konto | . | . | . | 9784 | 15 | 9 |
| Aktionäre | . | . | . | 132 | — | — |
| Herzoglich Braunschweigische Eisenbahn-Kommission | . | . | . | 9551 | 2 | 7 |
| Oscherslebener Restaurations-Pachtgelder | . | . | . | 525 | — | — |
| Tit. I. Erdarbeiten | 115071 | 8 | 10 | | | |
| „ II. Grundentschädigung | 151556 | 1 | 3 | | | |
| „ III. Brücken und Durchlässe | 22459 | 22 | — | | | |
| „ IV. Wegeübergänge | 13833 | 28 | 2 | | | |
| „ V. Oberbau (Thlr. sg. pf.): A. Oberbauarbeiten 60837 27 1; B. Hölzer 127178 8 1; C. Schienen 307031 7 9; D. Chairs 20691 16 10; E. Nägel und Schrauben 17229 18 2 | 532968 | 17 | 11 | | | |
| „ VI. Abtheilungszeichen | 8476 | 21 | 10 | | | |
| „ VII. Gebäude (Thlr. sg. pf.): A. Bahnhof Halberstadt 65606 13 1; B. Bahnhof Oschersleben 47069 11 1; C. Gebäude in Magdeburg 55352 21 1; D. Kleine Stationsgebäude 11362 27 1 | 179391 | 12 | 4 | | | |
| „ VIII. Maschinen und Wagen | 220149 | 22 | — | | | |
| Latus | 1,243907 | 14 | 4 | 1,734571 | 23 | 11 |

| | Thlr. | sg. | pf. | Ausgaben. Thlr. | sg. | pf | Einnahmen. Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Transport . | | | | 1,243907 | 14 | 4 | 1,734571 | 23 | 11 |
| Tit. IX. Insgemein: | | | | | | | | | |
| A. Direktionskosten . . | 28544 | 24 | 6 | | | | | | |
| B. Vorarbeiten . . . . | 12747 | 11 | 8 | | | | | | |
| C. Bücher, Karten u. Pläne | 19 | 27 | 6 | | | | | | |
| D. Inventarium . . . | 108 | 12 | 6 | | | | | | |
| E. Diverse Unkosten . . | 9896 | 11 | 5 | 51316 | 27 | 7 | | | |
| „ X. Verzinsung des Aktien-Kapitals . . . | | | | 38242 | 16 | — | | | |
| Vorschuß-Konto . . . . . . . . . . . | | | | 141600 | 18 | — | | | |
| Grundabgaben . . . . . . . . . . . . | | | | 6 | 13 | — | | | |
| Diverse Konto's, Saldo's laufender Rechnungen . | | | | 13162 | 29 | 8 | | | |
| Depositen-Konto 125000 Thlr. in Bahnaktien und 71800 Thlr. in Pfandbriefen und Prioritätsaktien | | | | 199437 | 9 | — | | | |
| Kapitalien gegen Pfand ausgeliehen . . . . . | | | | 10000 | — | — | | | |
| Kassa-Konto, Bestand für Monat Mai . . . . | | | | 36897 | 16 | 4 | | | |
| Summa . | | | | 1,734571 | 23 | 11 | 1,734571 | 23 | 11 |

Von den vorstehenden Ausgaben ist jedoch nachstehender Bestand der Geldmittel der Gesellschaft in Abzug zu bringen:

1. 125000 Thlr. in Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Aktien,
2. 71800 „ „ Pfandbriefen und Prioritäts-Aktien,
3. 10000 „ „ ausgeliehenen Kapitalien,
4. 7000 „ „ baarem Bestand,

Summa . 213800 Thlr.

Von dem aufgeführten Bestande von 36897 Thlr. 16 Sgr. 4 Pf. gehen nämlich noch ab: etwa 26000 Thlr. pro 1. Januar 1844 fällig gewordene und gezahlte Zinsen und etwa 3600 Thlr. gezahlte Grund-Entschädigungen, welche Posten noch nicht zur Verausgabung gebracht waren.

Bei dem aufgeführten Bestande von 213800 Thlr. sind die geldwerthen Papiere nur nach dem Nominalwerthe gerechnet; wird deren jetziger Börsenkours zum Grunde gelegt, so erhöht sich der Bestand um etwa 40000 Thlr. Von diesem Bestande sind aber für Grund-Entschädigungen, die noch nicht haben bezahlt werden können, für noch rückständige Zahlungen, für Oberbau und Gebäude, für die Beamten-Unterstützungs-Kasse und für andere kleinere Gegenstände noch etwa 40000 Thlr. in Abrechnung zu bringen, so daß der Gesellschaft wahrscheinlich nach Leistung aller Ausgaben ein Reservefonds von 200000 Thlr. übrig bleiben wird, wenn nämlich die geldwerthen Papiere nach dem jetzigen Kourse berechnet werden und wenn die schwebenden Prozesse keinen ungünstigen Ausgang nehmen.

Das auf den Bau der Bahn verwendete Kapital wird alsdann etwa 1,560771 Thlr. betragen, wonach sich die Durchschnittskosten einer Meile ungefähr auf 200000 Thlr. stellen.

Digitized by Google

Die Ersparung gegen das veranschlagte Bau-Kapital erklärt sich dadurch, daß ein Theil des Gesellschafts-Vermögens in der Koursdifferenz der Aktien besteht, und daß beim ursprünglichen Kosten-Ueberschlag absichtlich reichlich gerechnet wurde, um, bei dem Umstande, daß die Bahn fast 4 Meilen durch ein der Ueberschwemmung ausgesetztes Terrain geht, bei einer etwaigen ungünstigen Bauzeit mit dem Baufonds nicht in Verlegenheit zu gerathen und um überall unvorhergesehenen Mehrausgaben, woran es bei einem so großen Unternehmen fast niemals fehlt, begegnen zu können. Diese Vorsicht ist auch ganz an ihrem Orte gewesen, denn wäre das Hauptbaujahr 1842, das durch seine ungewöhnliche Trockenheit sich auszeichnete, nicht dem Unternehmen und dem Bau durch die Niederungen so durchaus günstig gewesen, und wäre statt dessen der Bau in einen so nassen und so von Ueberschwemmungen begleiteten Sommer gefallen, als ihn das Jahr 1843 darbot, so würde die Gesellschaft auch mit dem reichlich gerechneten Fonds kaum im Stande gewesen sein, die Bahn nebst allem Zubehör fertig herzustellen.

Obwohl bei den Erdarbeiten und den Gebäuden auf den Bahnhöfen bedeutende, nicht vorher zu sehen gewesene Mehrausgaben eintraten, so sind dagegen beim Oberbau durch günstige Konjunkturen in den Eisenpreisen und bei der Grund-Entschädigung, so wie auch bei Anschaffung der Maschinen und Wagen und bei den Brücken und Durchlässen noch namhaftere Summen erspart worden.

Nach einem Beschluß des Gesellschafts-Ausschusses sollen diese ersparten Summen den, jedem soliden Aktien-Unternehmen erforderlichen Reservefonds bilden, welcher dann durch Theilnahme an den jährlichen Dividenden um so geringfügiger bedacht zu werden braucht, und dadurch den Aktionären wieder zu Gute kommt. Die Existenz eines solchen Reservefonds ist schon jetzt von Wichtigkeit, wo wegen des vermehrten Verkehrs zwei neue große Lokomotive nebst Zubehör für den Gütertransport und 15 neue Wagen zum Holz- und Kohlentransport haben in Bestellung gegeben werden müssen, welche etwa 40000 Thlr. kosten werden. Ein solcher Fonds wird auch der Gesellschaft sehr zu Statten kommen, wenn, was unausbleiblich scheint, nach Vollendung der Bahnen nach dem Rhein und den Hansestädten, ein zweites Schienengeleis auf der großen Hauptstraße zwischen Groß-Oschersleben und Magdeburg gelegt werden muß, und wo es dann vielleicht ganz ohne Kreirung von Prioritäts-Aktien abgehen, oder doch mit einer nicht bedeutenden Quantität solcher Aktien abgethan werden kann. Auf alle Fälle aber hat eine Gesellschaft in einem so ansehnlichen Reservefonds eine solide Basis.

d. Steigungs- und
e. Krümmungs-Verhältnisse.

Die Steigungen sind sehr günstig, was bei der Nähe eines so großen Gebirges, wie der Harz, kaum erwartet werden sollte; allein dieses Gebirge schneidet sich auf der nördlichen Seite beinahe scharf ab und hat nicht, wie auf den andern drei Seiten, weit vorspringende mächtige Vorberge; nur flache Hügelketten bilden hier den Uebergang zur norddeutschen Ebene.

Die Steigungen betragen im Ganzen 15451 Ruthen, die horizontalen Bahnstrecken dagegen 560 Ruthen; die größte Steigung ist 1:300 auf 600 Ruthen Länge, wogegen sich aber noch mehrere Steigungen 1:300 nähern, wie aus nachstehender Angabe hervorgeht.

| Länge der einzelnen Steigungen. Ruthen. | | Länge der einzelnen Steigungen. Ruthen. | |
|---|---|---|---|
| 155,5 | 1 : 944 | 240 | 1 : 450 |
| Bahnhof bei Magdeburg. | | 240 | horizontal. |
| 300,3 | 1 : 420 | 1920 | 1 : 1800 |
| 184,3 | 1 : 407 | 320 | 1 : 310 |
| 1680 | 1 : 304 | 140,9 | horizontal. |
| 480 | 1 : 395 | Bahnhof bei Oschersleben. | |
| 360 | 1 : 5400 | 400 | 1 : 462 |
| 560 | 1 : 314 | 380 | 1 : 1900 |
| 360 | 1 : 348 | 600 | 1 : 1286 |
| 40 | horizontal. | 520 | 1 : 945 |
| Bahnhof b. Langenweddingen. | | 160 | 1 : 1129 |
| 480 | 1 : 310 | 360 | 1 : 1054 |
| 640 | 1 : 1011 | 280 | 1 : 542 |
| 260 | 1 : 318 | 600 | 1 : 511 |
| 730 | 1 : 429 | 200 | 1 : 480 |
| 120 | 1 : 720 | 800 | 1 : 414 |
| 600 | 1 : 300 | 960 | 1 : 320 |
| 240 | 1 : 1029 | 100 | horizontal. |
| 40 | horizontal. | Bahnhof bei Halberstadt. | |

Die Krümmungen sind ebenfalls günstig, indem die Radien der Kurven nicht unter 300 Ruthen lang sind.

#### f. Art des Bahnbaues, bedeutende Bauwerke.

Das Planum ist von Magdeburg bis Groß-Oschersleben, eben so wie die Fortsetzung nach Braunschweig für doppeltes Geleise, 24 Fuß breit, die Flügelbahn für Halberstadt jedoch nur für ein Geleise erbaut. Die Erdarbeiten, eben so die Brückenbauten auf der Bahn sind höchst unbedeutend; die gesammte zu bewegende Erdmasse betrug ungefähr 153000 Schachtruthen; die bedeutendsten Brücken führen über die Bode und Holzemme.

Da die Bahn auf einer Länge von 3 Meilen das Inundationsgebiet der Bode und Holzemme berührt, so sind die dem Hochwasser und Wellenschlag am meisten ausgesetzten Stellen die Böschungen und Seitengräben des Bahndammes durch Rasenbelag und, wo es erforderlich war, durch Weidenpflanzungen und Faschinaden gesichert, welche erstere sich durch ihren Ertrag überdies reichlich bezahlt machen werden.

Der Oberbau besteht aus 3 Fuß von einander liegenden Querschwellen, auf welchen Vignoles-Schienen mittelst Unterlageplatten und Hacknägel befestigt sind; die Befestigung der Unterlageplatten geschah mit Blechen und Holzschrau-

ben. An den Stößen ruhen die Schienen außerdem auf kurzen Langschwellen, um ein Verschieben derselben zu verhindern.

An Schienen waren 72000 Ztr. erforderlich, die von den Schienenlieferanten Bagnalls et Sons zu West-Bromwich in Staffordshire nach Hull geliefert und von dort nach Hamburg eingeschifft wurden. Die Länge derselben war zu 15 Fuß, die Schwere dagegen pro Fuß zu 18 Pfund angenommen. Die Erfahrung zeigte aber, daß auf denjenigen Nebengeleisen der Bahnhöfe, welche von den Personen- und Güterzügen nicht passirt werden, die viel leichteren und deshalb auch viel wohlfeileren Flachschienen sich sehr gut bewährten. Es wurden deshalb der Kostenersparniß wegen 70 Tons Flachschienen beschafft; eben so wurden, um die häufigen Stöße an den Enden der Schienen und deren kostspielige Befestigung zu vermindern, nachträglich, statt der 15 Fuß langen Schienen, dergleichen von 18 Fuß Länge bestellt und von letzterer Sorte beinahe die Hälfte des ganzen Bedarfs verwendet.

In Bezug auf den Magdeburger Bahnhof ist zu bemerken, daß hier die Erbauung mehrerer Gebäude unterbleiben konnte.

Nach einem mit der Gesellschaft der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn abgeschlossenen Vertrage übernimmt dieselbe nämlich vorläufig auf die Zeitdauer von 5 Jahren den Betrieb auf der Bahn, wodurch die Ausgaben für die Anlage umfassender Reparatur-Gebäude und Werkstätten verschiedener Art, eines Coaks-Brennerei-Etablissements, Administrations-Gebäudes am Anfangspunkte der Bahn zu Magdeburg erspart und die Administrations-Kosten ansehnlich vermindert werden. Zur Sicherung jedoch für den Fall, daß dieser Vertrag in der Folge aufgehoben werden sollte, sind die erforderlichen Einrichtungen zur eigenen Uebernahme des Betriebes getroffen, die dazu nöthigen Grundstücke theils akquirirt, theils deren Erwerbung sicher gestellt und inzwischen die hierzu erkauften Grundstücke so vortheilhaft verpachtet, daß das Anlage-Kapital durch einen guten Zinsfuß gedeckt worden ist.

Das zum Waarenverkehr und zur Aufnahme der mit der Eisenbahn zu befördernden Güter sehr zweckmäßig belegene Militär-Bäckereigehöfte an der Elbe wurde von der Gesellschaft erworben und dafür auf Kosten der Gesellschaft eine neue Militär-Bäckerei erbaut.

Von den Bahnhöfen gehört der in Halberstadt gelegene zu den bedeutendsten, indem die Gebäude aus einer großen Passagier-Empfangshalle mit Anbauten für die erforderlichen Expeditionen, zwei Güterschuppen für ankommende und abgehende Güter, einem Einnehmerhause inkl. Billet-Amt, dem Lokomotivegebäude und einem Coaksschuppen bestehen. Die Empfangshalle ist zugleich zur Aufstellung der Personenwagen eingerichtet.

In Betreff der Einrichtungen auf dem wichtigen Stationspunkt Groß Oschersleben ist mit der Herzogl. Braunschweigischen Eisenbahn-Kommission eine Uebereinkunft dahin getroffen, daß das zu erbauende Passagiergebäude von beiden Eisenbahn-Verwaltungen bezahlt und benutzt werde, daß sich jedoch jede Verwaltung in Betreff der übrigen Gebäude ganz nach ihren Bedürfnissen einrichte, beide Bahnhöfe aber neben einander liegen und jede zulässige Bequemlichkeit erhalten sollen.

Von Seiten der Gesellschaft sind daselbst ein Lokomotivehaus, ein Güter- und Personenwagenschuppen und ein Beamtenhaus aufgeführt.

Die Gebäude auf den andern Stationen sind nicht bedeutend und bestehen höchstens aus einer Wasserstation, einem Wagenschuppen und einer Wohnung für den Bahnhofs-Aufseher.

g. Betriebsmittel und Betriebseinrichtungen.

Die Betriebsmittel bestehen nach dem letzten Jahresberichte vom 29. Mai 1844 aus:

6 Lokomotive und Tender,
10 Personenwagen I. und II. Klasse,
7 „ III. Klasse (bedeckt),
15 „ „ (offen),
7 achträdrigen Güterwagen (bedeckt),
12 vierrädrigen offenen Güterwagen, von welchen 5 Stück auch zum Viehtransport eingerichtet sind,
2 vierrädrigen Gepäckwagen,
2 Pferdetransportwagen,
3 Schneepflügen.

Außerdem besitzt die Gesellschaft gemeinschaftlich mit der Herzogl. Braunschweigischen Eisenbahn-Kommission

10 achträdrige Güterwagen,
16 vierrädrige bedeckte Güterwagen,
4 vierrädrige Gepäckwagen,
2 vierrädrige offene Transportwagen,
2 Pferdetransportwagen,

welche für den Uebergang von einer zur andern Bahn, mithin zur ununterbrochenen Güter- u. s. w. Beförderung zwischen Magdeburg und Braunschweig, so wie umgekehrt, bestimmt sind.

Für alleinige Rechnung der Gesellschaft sind noch in Bestellung gegeben:

2 Lokomotive und Tender,
2 achträdrige Wagen zum Transport von Bauhölzern und
13 vierrädrige Wagen zum Transport von Kohlen,

indem sich von dem Holz- und Kohlentransport ein nicht unwichtiger Verkehr absehen läßt, und dem Publikum dadurch zugleich ein großer Gefallen Heizung geschieht.

Von den 6 Lokomotive sind 2 Stück von Sharp, Roberts et Comp. in Manchester, 2 Stück aus der Borsigschen Fabrik in Berlin und 2 Stück aus der Fabrik der Magdeburger Elbdampfschiffahrts-Gesellschaft zu Buckau. Die Heizung derselben geschieht mit Coaks.

Die Personenwagen sind sämmtlich sechsrädrig eingerichtet, und es ist bei denselben das neue Adams'sche Federsystem, durch welches die Bewegung möglichst sanft wird, angenommen worden. Sie sind größtentheils in der bewährten Werkstätte der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie zu Leipzig, zum Theil von den Wagen-Fabrikanten Schmidt et Winkens bei Halle erbaut und

behaupten wegen ihrer Eleganz und bequemen Einrichtung einen ausgezeichneten Ruf.

Wie schon vorher erwähnt worden ist, so hat die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft die Leitung des Betriebes vorläufig auf 5 Jahre übernommen.

h. Betriebseinnahmen und Betriebskosten.

In der Zeit vom 16. Juli bis 31. Dezember 1843 betrugen die Einnahmen:

| Benennung. | Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|
| 1) Aus dem Personenverkehre | 45788 | 2 | 9 |
| 2) Aus dem Güterverkehre | — | — | — |
| 3) Für Eilgut, Equipagen und Passagier-Gepäck | 9729 | 14 | 7 |
| 4) Extraordinäre Einnahme aus dem Personenverkehre | 46 | — | — |
| 5) Extraordinäre Einnahme aus dem Güterverkehre | 17 | 15 | — |
| 6) Einnahme aus dem Transporte der nicht postzwangspflichtigen, über 40 Pfd. schweren Poststücke | 114 | 13 | 6 |
| 7) Andere unvorherzusehende Einnahmen | 169 | 5 | — |
| Summa | 55864 | 20 | 10 |

Da von den Lokomotive im Ganzen 5618 Meilen durchlaufen sind, so hat jede durchfahrene Meile 9 Thlr. 27 Sgr. 4,95 Pf. eingebracht, ein Resultat, womit man sehr zufrieden sein kann.

Die Ausgaben in dem Zeitraum vom 16. Juli bis 31. Dezember 1843 waren dagegen:

| Benennung. | Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|
| **Tit. A. Besoldung der Bahn-Beamten.** | | | |
| 1 Bahningenieur, 7 Bahnmeister, 62 Bahnwärter, 7 Ausweichesteller | 5774 | 17 | — |
| **Tit. B. Besoldung der Betriebs-Beamten.** | | | |
| 4 Lokomotivführer, 4 Lokomotivführer-Lehrlinge, 3 Oberschaffner, 2 Packmeister, 11 Unterschaffner, 2 Portiers, 1 Werkführer | 3130 | 5 | 8 |
| **Tit. C. Besoldung der Bahnaufsichts-Beamten.** | | | |
| 4 Bahnhofs-Aufseher, 3 Nachtwächter | 652 | 15 | — |
| **Tit. D. Besoldung des Gepäck-Expeditions-Personals.** | | | |
| 3 Gepäck-Expedienten | 387 | 7 | 6 |
| **Tit. E. Kosten des Billetwesens.** | | | |
| 1 Kontroleur, 5 Einnehmer | 757 | 12 | — |
| **Tit. F. Allgemeine Verwaltungskosten.** | | | |
| 1) Gehalte: | | | |

| Benennung. | Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|
| Antheil an den Gehalten der Direktoren, des Bevollmächtigten, des Rendanten, des Technikers im Bau-Bureau, des Expedienten und Registrators, des Gehülfen des Rendanten, des Kalkulators, des Kastellans und des Boten . . . . . . . . . . | 1220 | 20 | 10 |
| 2) Antheil an den Ausgaben für Hülfsschreibereien, Schreib- u. Zeichnen-Materialien, andere Bureau-Bedürfnisse, Heizung, Erleuchtung, Porto- und Insertionskosten, Reinigungskosten u. s. w. . . | 706 | 19 | 1 |
| 3) Gerichtskosten und Stempel . . . . . . . . . . . . . . . | — | — | — |
| 4) Bücher, Karten, Pläne und öffentliche Blätter . . . . . . . | 7 | 13 | 9 |
| 5) Druckkosten und lithographische Arbeiten . . . . . . . . . | 753 | 13 | 1 |
| Summa Tit. F. . | 2688 | 6 | 9 |
| **Tit. G. Unterhaltung der Bahn und Gebäude.** | | | |
| 1) Besoldung der Bahnaufsichts-Beamten: | | | |
| a. Gehalte: ⅓ Antheil an der Besoldung von 4 Bahnwärtern zwischen Magdeburg und Buckau und 2 Ausweichestellern in Magdeburg . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 141 | 5 | — |
| b. Löhne für Hülfs- und Zwischenwärter . . . . . . . . . | 76 | — | — |
| 2) Unterhaltung und Nachrichtung des Bahngestänges von Magdeburg bis zum Buckauer Bahnhofe . . . . . . . . . . . | 425 | 11 | 9 |
| Vom Buckauer Bahnhofe bis Halberstadt . . . . . . . . . | 11923 | 12 | 9 |
| 3) Unterhaltung aller Gebäude . . . . . . . . . . . . . . | 30 | 26 | 8 |
| 4) Unterhaltung und Ergänzung der Bahn-Utensilien . . . . . | 199 | 20 | 2 |
| 5) Unvorherzusehende Ausgaben . . . . . . . . . . . . . . | — | — | — |
| Summa Tit. G. . | 12796 | 16 | 4 |
| **Tit. H. Kosten des Transport-Betriebes.** | | | |
| 1) Besoldung des Betriebs-Personals: | | | |
| a. Gehalte: ⅓ Antheil an der Besoldung des Wagenmeisters und der Portiers in Magdeburg . . . . . . . . . . . . . | 86 | 5 | — |
| b. Meilengelder für Lokomotivführer . . . . . . . . . . . | 90 | 25 | — |
| c. Löhne an Arbeiter zum Reinigen der Lokomotive | | | |
| 1. in Magdeburg: Antheil an dem Lohne dieser Leute . . | 71 | 8 | 1 |
| 2. in Halberstadt . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 204 | 20 | — |
| d. Handwerker und Arbeiter zur Besorgung kleiner Reparaturen und Reinigen der Wagen: | | | |
| 1. in Magdeburg: Antheil an dem Lohne dieser Leute . . | 274 | 11 | 7 |
| 2. in Oschersleben . . . . . . . . . . . . . . . . . | 491 | — | — |
| 3. in Halberstadt . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 602 | 6 | — |
| e. Löhne für das Wasserpumpen u. s. w.: | | | |
| 1. in Magdeburg und Buckau: Antheil an dem Lohne dieser Leute . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 87 | 7 | 10 |
| 2. in Langenweddingen . . . . . . . . . . . . . . . . | 120 | 18 | — |
| 3. in Hadmersleben . . . . . . . . . . . . . . . . . | 120 | 24 | — |
| 4. in Oschersleben . . . . . . . . . . . . . . . . . | 279 | 24 | — |
| 5. in Halberstadt . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 127 | 12 | — |
| 2) Kosten des Bahnhofs-Aufsichts-Personals: | | | |
| a. Gehalte: ⅓ Antheil an dem Gehalte des Bahnhofs-Aufsehers in Buckau . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 73 | 10 | — |
| b. Für Unterhaltung der Bahnhofs-Hunde . . . . . . . . . | 16 | 7 | 6 |
| Latus . | 2645 | 29 | — |

| Benennung. | Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|
| Transport . | 2645 | 29 | — |
| 3) Kosten des Güter- und Gepäck-Transportes: | | | |
| a. Güter-Transport . . . . . . . . . . . . . . . . . | — | — | — |
| b. Gepäck-Transport . . . . . . . . . . . . . . . . | — | — | — |
| Für das Auf- und Abladen von Eilgütern . . . . . . . | 218 | 15 | — |
| 4) Kosten des Billet-Wesens . . . . . . . . . . . . . . | 6 | — | — |
| 5) Kosten der Transport-Kräfte: Antheil aus der gemeinschaftlichen Berechnung . . . . . . . | 7629 | 29 | 2 |
| 6) Kosten zur Instandhaltung der verschiedenen Transportmittel: Antheil aus der gemeinschaftlichen Berechnung . . . . . . . | 3147 | 5 | 9 |
| 7) Kosten für Erleuchtung der Bahn und Bahnhöfe inkl. Reparaturen sämmtlicher Laternen . . . . . . . . . . . . . . . . | 413 | 4 | 7 |
| 8) Kosten für Heizung und Erleuchtung der Passagierzimmer . . . | — | — | — |
| 9) Kosten für Bekleidung der Beamten . . . . . . . . . . . | 310 | 14 | 11 |
| Summa Tit. H. . | 14371 | 8 | 5 |
| Tit. I. Entschädigungen. | | | |
| a. An die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft für Benutzung der Geleise u. s. w. . . . . . . . . . . . . | 229 | 5 | — |
| b. Dergleichen an dieselbe für Mitbenutzung der Packkammer . | 25 | 6 | 3 |
| c. Sonstige unvorherzusehende Entschädigungen . . . . . . | 121 | 18 | 2 |
| Summa Tit. I. . | 375 | 29 | 5 |
| Tit. K. Oeffentliche Abgaben . . . . . . . . . . . . | — | — | — |
| Tit. L. Feuer-Versicherungen . . . . . . . . . . | 147 | 9 | — |
| Tit. M. Ergänzung und Unterhaltung des Inventars . . | 282 | 10 | — |
| Tit. N. Gratifikationen . . . . . . . . . . . . | — | — | — |
| Tit. O. Insgemein . . . . . . . . . . . . . . . . | 22 | 3 | 2 |
| Summa sämmtlicher Ausgaben . | 41385 | 20 | 3 |
| " " Einnahmen | 55864 | 20 | 10 |
| Bleibt Reinertrag | 14479 | — | 7 |

Weniger zufriedenstellend erscheint das Resultat der Ausgaben, indem diese 74,08 der Brutto-Einnahme und für jede durchlaufene Meile 7 Thlr. 10 Sgr. 1,2 Pf. betragen.

Dies letztere Mißverhältniß erklärt sich dadurch, daß in dem angegebenen Zeitraume blos zwei Personenzüge täglich gingen; der bei weitem größte Theil der Ausgaben, namentlich das Gehalt der großen Zahl der Beamten und die Kosten für Unterhaltung der Bahn, ist aber derselbe, ob täglich zwei oder mehrere Züge gehen, wodurch sich denn das Verhältniß der Kosten gegen die durchlaufene Meilenzahl ganz natürlich zum Nachtheil der Bahnen stellt, die wenige Züge abgehen lassen können. So kostete für jede durchlaufene Meile das Brennmaterial nur 1 Thlr. 3 Sgr. 8 Pf., und für Unterhaltung der Lokomotive und Tender für jede Meile 11 Sgr. 11 Pf., zusammen also 1 Thlr. 15 Sgr. 7 Pf., mithin nur den fünften Theil des Gesammtbetrages

der Ausgaben. Dazu kommt noch der Umstand, daß die Unterhaltung der Bahn, welche seit ihrer Eröffnung schon aus dem Betriebsfonds bestritten ist, vom 16. Juli bis 31. Dezember 1843 über 12000 Thlr., also eine ganz unverhältnißmäßige Summe gekostet hat.

Der Grund der unerwartet großen Ausgabe liegt also darin. Es ist einmal eine ganz allgemeine Erfahrung, daß bei neuen Bahnen sich der Bahnkörper da, wo Anschüttungen Statt finden, stets um Etwas setzt, und dadurch viel Unterhaltungskosten erfordert werden. Dieser Erfolg war bei dieser Bahn von Hause aus zu vermuthen, weil der Bahnkörper fast auf der Hälfte seiner ganzen Länge von leichtem Wiesenboden aufgeschüttet ist, und eben diese aus leichterem Boden bestehende und durchweg aufgeschüttete Hälfte im Sommer 1843 ganz ungewöhnlichen Ueberschwemmungen der Bode und Holzemme ausgesetzt gewesen ist, die auf das Sacken des durchgängig höher liegenden und aus leichterer Erde bestehenden Bahnkörpers nothwendig von bedeutendem Einfluß sein mußten. Die dadurch bedingten großen Ausgaben durften aber nicht angesehen werden, wenn das Niveau aufrecht erhalten und wenn die Bahn in sicherem, ja selbst fahrbarem Zustande erhalten werden sollte.

Wenn diese Kosten aus dem Baufonds bestritten wären, so würde das Verhältniß der Betriebsausgaben sich günstiger gestellt haben, es ist jedoch dies absichtlich unterlassen, weil die Verzinsung der Aktien für die letzte Hälfte des Jahres 1843 noch aus dem Haupt-Aktienfonds geschehen ist und es somit im Geldresultate gleichgültig war, ob jene Unterhaltungskosten beim Baufonds oder beim Betriebsfonds verausgabt wurden. Jedenfalls werden sich aber künftig die Resultate der Betriebsausgaben verbessern, da schon ein Güterzug besteht und die bereits Statt gefundene Eröffnung der Bahnstrecke von Hannover nach Braunschweig einen lebhaften Verkehr verspricht, welcher aber gewiß noch sehr bedeutend zunehmen wird, wenn nach wenigen Jahren die Verbindungen mit dem Rhein und mit den beiden Hansestädten hergestellt sind.

Im Jahre 1844 betrugen die Einnahmen:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| im Januar . | 8013 Thlr. | 15 Sgr. | 7 Pf. |
| „ Februar . | 7298 „ | 11 „ | 7 „ |
| „ März . . | 9271 „ | 12 „ | 1 „ |
| „ April . . | 11541 „ | 13 „ | — „ |
| Zusammen . | 36124 Thlr. | 22 Sgr. | 3 Pf. |

i. Fahrordnung, Tarif.

Zwischen Magdeburg und Halberstadt gehen täglich hin und zurück zwei Züge, welche zwischen Magdeburg und Groß-Oschersleben in Blumenberg, zwischen Halberstadt und Groß-Oschersleben bei Nienhagen anhalten, um Passagiere aufzunehmen und abzusetzen. Sämmtliche Züge stehen mit den in Groß-Oschersleben ankommenden und von da abgehenden Zügen auf der Herzoglich Braunschweigischen Eisenbahn von und resp. nach Braunschweig und resp. Harzburg in direkter Verbindung und schließen sich in Magdeburg an

die Personenzüge der Magdeburg-Leipziger Bahn dergestalt an, daß mit den Morgenzügen nach Berlin und Leipzig und mit den Nachmittagszügen von Berlin und Leipzig eine unmittelbare Beförderung Statt findet.

Außer diesen beiden Personenzügen besteht noch in neuerer Zeit ein besonderer Güterzug.

## Personen-Tarif
in Silbergroschen.

| Von | nach Magdeburg. | | | nach Langenweddingen. | | | nach Hadmersleben. | | | nach Groß-Oschersleben | | | nach Halberstadt. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Klasse | | | Klasse | | | Klasse | | | Klasse | | | Klasse | | |
| | I. | II. | III. | I. | II. | III. | I. | II. | III. | I. | II. | III. | I. | II. | III. |
| Magdeburg . . . . | — | — | — | 12 | 8 | 5 | 24 | 16 | 10 | 30 | 20 | $12\frac{1}{2}$ | 45 | 30 | 20 |
| Langenweddingen . . | 12 | 8 | 5 | — | — | — | 12 | 8 | 5 | 18 | 12 | $7\frac{1}{2}$ | 35 | 23 | 15 |
| Blumenberg . . . | — | — | — | 5 | 3 | 2 | $7\frac{1}{2}$ | 5 | 4 | — | — | — | — | — | — |
| Hadmersleben . . . | 24 | 16 | 10 | 12 | 8 | 5 | — | — | — | 6 | 4 | 3 | $22\frac{1}{3}$ | 15 | 10 |
| Groß-Oschersleben . | 30 | 20 | $12\frac{1}{2}$ | 18 | 12 | $7\frac{1}{2}$ | 6 | 4 | 3 | — | — | — | $16\frac{1}{3}$ | 11 | 7 |
| Nienhagen . . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 9 | 6 | 4 | 6 | 4 | 3 |
| Halberstadt . . . . | 45 | 30 | 20 | 35 | 23 | 15 | $22\frac{1}{2}$ | 15 | 10 | $16\frac{1}{2}$ | 11 | 7 | — | — | — |

| | I. Kl. | II. Kl. | III. Kl. |
|---|---|---|---|
| Von Magdeburg nach Braunschweig . | $2\frac{5}{6}$ Thlr. | $1\frac{5}{6}$ Thlr. | $1\frac{1}{6}$ Thlr. |
| „ Halberstadt „ „ . | $2\frac{1}{3}$ „ | $1\frac{1}{2}$ „ | 1 „ |

### Bemerkungen.

**Kleine Kinder**, welche noch auf dem Arm getragen werden müssen, sind von Bezahlung des Fahrgeldes frei und für **zwei** Kinder unter 10 Jahren ist ein Fahrbillet zu lösen. Ein Kind unter 10 Jahren kann in der I. Wagenklasse auf ein Billet II. Klasse, und in der II. Wagenklasse auf ein Billet III. Klasse reisen. In der III. Wagenklasse hat ein Erwachsener mit einem Kinde unter 10 Jahren nur ein Billet II. Klasse zu lösen.

**Wagen** I. Klasse zahlen pro Meile 1 Thlr. — Sgr.
„ II. „ „ „ — „ 20 „

Eine Person im eigenen Wagen hat ein Billet II. Klasse zu lösen.

Für 1 **Pferd** sind — Thlr. 20 Sgr. pro Meile,
„ 2 **Pferde** ist 1 „ — „ „
„ 3 „ sind 2 „ — „ „
zu entrichten.

Der Reisende hat 50 Pfund Gepäck frei. Für Uebergewicht ist zu entrichten: für jede 10 Pfund (wobei Zwischenpfunde für voll gerechnet werden)

z. B. von Magdeburg nach Braunschweig $2\frac{1}{2}$ Sgr.
„ „ „ Halberstadt $1\frac{1}{2}$ „
„ Halberstadt „ Braunschweig 2 „

Güter zahlen 6 Pf., Eilgut 10 Pf., Produkte 5 Pf. pro Zentner und Meile und 6 Pf. Aufladerlohn.

k. Verzinsung, Dividende.

Die Verzinsung der Aktien ist 4 Prozent; eine Dividende hat sich wegen der Kürze des Betriebes noch nicht ergeben.

l. Personen-Frequenz.

Der Personen-Verkehr, so wie die Einnahme dafür, stellte sich im Betriebsjahre 1843, wie folgt:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Vom 16. bis 31. Juli 1843 | 16903 Personen | 18110 Thlr. | 18 Sgr. | 6 Pf. |
| Im August . . . . . . | 23076 „ | | | |
| „ September . . . . | 19563 „ | 9495 „ | 4 „ | 4 „ |
| „ Oktober . . . . . | 26026 „ | 7868 „ | 10 „ | 3 „ |
| „ November . . . . | 12617 „ | 5039 „ | 19 „ | 5 „ |
| „ Dezember . . . . . | 13709 „ | 5274 „ | 10 „ | 5 „ |
| | 111894 Personen | 45788 Thlr. | 2 Sgr. | 9 Pf. |

Von diesen Personen fuhren:

| | | |
|---|---|---|
| Nach Magdeburg . . | 33942 | Personen, |
| „ Langenweddingen | 7521 | „ |
| „ Blumenberg . . | 2676 | „ |
| „ Hadmersleben . | 5572 | „ |
| „ Oschersleben . . | 18806 | „ |
| „ Nienhagen . . | 6849 | „ |
| „ Halberstadt . . | 25856 | „ |
| „ Braunschweig . | 10672 | „ |

In der ersten Wagenklasse wurden befördert 1845 Pers. oder 1,6 Prozent,
„ zweiten „ „ „ „ 31514 „ 28,2 „
„ dritten „ „ „ „ 78535 „ 70,2 „

Berechnet man die Zahl der Personen auf die Entfernung einer Meile, so sind 447210 Personen gefahren; berechnet man dieselbe auf die ganze Länge der Bahn von 7¾ Meilen, so ergiebt sich ein Resultat von 57704 Personen. Durchschnittlich hat jede Person eine Entfernung von 3,99 Meilen zurückgelegt.

Im Jahre 1844 benutzten die Bahn:

| | | |
|---|---|---|
| im Januar . | 13309 | Personen, |
| „ Februar . | 12599 | „ |
| „ März . . | 14902 | „ |
| „ April . . | 20349 | „ |
| Zusammen . | 61159 | Personen. |

m. Güter-Frequenz.

Der Güter-Verkehr konnte im Jahre 1843 noch nicht als ein regelmäßiger eingerichtet werden, weil es sowohl in Magdeburg als in Braunschweig an den erforderlichen Gebäuden zu diesem Verkehr mangelte. Dessenungeachtet hatte die Verwaltung dafür gesorgt, daß Eilgüter auf der Bahn transportirt werden konnten, was auch in nicht geringem Umfange benutzt wurde. Es wurden nämlich transportirt und dafür eingenommen:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Vom 16. bis 31. Juli . . | 612¾ Ztr. | } 1302 Thlr. 21 Sgr. 10 Pf. | |
| Im August . . . . . . . | 3383 „ | | |
| „ September . . . . . | 2910 „ | 1128 „ 10 „ — „ | |
| „ Oktober . . . . . . | 5227¼ „ | 1669 „ 23 „ 3 „ | |
| „ November . . . . . | 4002½ „ | 2256 „ 2 „ 3 „ | |
| „ Dezember . . . . . | 6822 „ | 3372 „ 17 „ 3 „ | |
| | 22958 Ztr. | 9729 Thlr. 14 Sgr. 7 Pf. | |

Hiervon kamen:

| | | | |
|---|---|---|---|
| nach Magdeburg . | 8016 | Ztr. | 98 Pf. |
| „ Langenweddingen | 91 | „ | 29 „ |
| „ Blumenberg . . | 69 | „ | 20 „ |
| „ Hadmersleben . | 496 | „ | 37 „ |
| „ Oschersleben . . | 4761 | „ | 65 „ |
| „ Nienhagen . . | 156 | „ | 80 „ |
| „ Halberstadt . . | 3207 | „ | 103 „ |
| „ Braunschweig . | 6157 | „ | 108 „ |

Seit dem 1. Januar 1844 wurde ein eigener Güterzug eingerichtet, wodurch sich nachstehender Verkehr ergab:

| | | |
|---|---|---|
| im Januar . | 33806 | Ztr. Güter, |
| „ Februar . | 30822½ | „ „ |
| „ März . | 43325 | „ „ |
| „ April . | 38736 | „ „ |
| | 146689½ | Ztr. Güter. |

## 8. Berlin-Frankfurter Eisenbahn.

### a. Geschichte der Bahn.

Fast jede Eisenbahn hat ihre öffentliche und ihre geheime Geschichte; es ist nur die erstere, mit welcher wir uns beschäftigen, allein nicht immer ist zu vermeiden, daß Thatsachen, welche der letzteren angehören, einen Blick auch in jene eröffnen. —

Diese Bemerkung paßt auf die Mehrzahl derjenigen Eisenbahnen, welche zum Gegenstande irgend einer Art von Spekulation gemacht sind, und sie steht nur deshalb hier, weil sie irgendwo stehen mußte. —

Schon im Jahre 1835 wurde der Plan einer Eisenbahn zwischen Berlin und Frankfurt a. O. angeregt und dadurch eine als Manuskript gedruckte Denkschrift des Herrn Geheimen Ober-Bau-Raths Dr. Crelle, bezeichnet als

„Ueberschläglicher Entwurf zu einer Eisenbahn zwischen Berlin und Frankfurt a. O.“

vom 24. Dezbr 1836 veranlaßt. Nach den darin entwickelten Vorschlägen sollte:

1. die Länge der Eisenbahn, vom Frankfurter Thore vor Berlin an bis durch den Eisenbahnhof bei Frankfurt, 20931 Ruthen oder etwa 10½ Meile betragen. — Sie sollten nmittelbar neben Köpenick und Friedrichshagen hingehen, dann zur Rahnsdorfer Mühle, weiter zur Fangschleuse und bei Hangelsberg hin nach Fürstenwalde; von da zwischen dem Madlitzer Försterhause und Briesen, Jakobsdorf und Rosengarten

vorbei, nach dem Thalrande der Oder und bis unmittelbar an die Häuser des Wilhelmsplatzes von Frankfurt.

2. Die ganze Bahn sollte aus 7 geraden Linien zusammengesetzt sein, die mit einander meistens Winkel von 5, 6 bis 10 Graden und nur bei Köpenick einen Winkel von 26 Graden machten.

Die Halbmesser sämmtlicher verbindenden Bogen waren zu 1000 Ruthen Länge angenommen.

3. Die Abhänge auf 8 Meilen seien überaus geringe und nur zum Uebersteigen der Wasserscheide zwischen den Gebieten der Elbe und Oder, vor Frankfurt, auf fast $2\frac{1}{2}$ Meile Länge, seien starke Gefälle erforderlich, wovon das bedeutendste $\frac{1}{150}$ : 1322 Ruthen lang sei.

4. Das Terrain, welches die Eisenbahn durchziehe, habe zum bei weitem größten Theile nur geringen Werth; es bestehe meistens aus ziemlich jungem Fichten- und Kiefern-Walde, öder Haide oder geringen Sandfeldern. — Nur auf der Anhöhe sei der Boden etwas besser, und weiter nach Frankfurt sei manches gute Acker- und Wiesenland. — Ueberhaupt seien die Schwierigkeiten rücksichtlich der Erwerbung des Terrains zur Bahn verhältnißmäßig gering; der Bedarf etwa 1356 Morgen. —

Der Herr Verfasser der Denkschrift entwickelt und begründet diese Verhältnisse ausführlich; basirt darauf seine Kostenanschläge (wovon weiter unten), legt die Verhältnisse des Verkehrs im Einzelnen dar und zieht aus Allem den Schluß:

daß die betreffende Eisenbahn-Anlage mit der vollkommensten Sicherheit durch Privat-Unternehmer ausführbar, auch zugleich in hohem Grade gemeinnützig sein werde. —

Während der nächsten 3 Jahre kam dessenungeachtet dieses Unternehmen nicht weiter, und erst, nachdem dasselbe unter dem 28. März 1840 die landesherrliche Zustimmung erhalten hatte und das erforderliche Kapital gezeichnet war, erschien als erstes bedeutenderes öffentliches Lebenszeichen ein

Auszug aus dem genehmigten Entwurfe zur Anlage einer Eisenbahn zwischen Berlin und Frankfurt a. O.

Man ersieht daraus unter Anderem Folgendes:

1. Die Bahn durchläuft eine Linie von 21009 Ruthen oder $10\frac{1}{2}$ Meile (in dem Berichte vom 30. März 1842 sind 21611 Ruthen angegeben) mit nur unbedeutenden Kurven, beinahe in ganz gerader Richtung und passirt nur bei dem Weiler Erkner eine etwas bedeutende Brücke.

2. Es werden 1300 Morgen Terrain gebraucht, welche, mit Ausnahme des Terrains bei Frankfurt, größtentheils aus schlechtem Acker- und Waldboden bestehen, so daß daher durchschnittlich der Morgen nicht 300 Thlr. kosten würde.

3. Auf der ganzen Linie sind 5009 Ruthen ungünstiges, und 16000 Ruthen sehr günstiges Terrain.

4. Die Linie geht über Köpenick, den Weiler Erkner, Fürstenwalde, Hammelstall, Birkenbruch, Gliening, Kersdorf, Briesen, Jakobsdorf, Rosengarten, sodann südlich der Ruhnen bis nach den Anhöhen, welche an

dem Gubener Thore in Frankfurt gelegen sind. — Dort wird der Frankfurter Bahnhof 192 Fuß über dem Oderspiegel, also auf ansehnlicher Höhe, eingerichtet. Das Terrain gestattet nicht, näher an Frankfurt heranzugehen, wenn man eine bequeme Weiterführung der Bahn nach Schlesien im Auge behalten will. — Am Ufer der Oder selbst, bei der sogenannten Karthause, wird ein Ausladeplatz für die Oderfahrzeuge angelegt, wo die Schiffsgüter mittelst Krahnen ausgehoben werden und dann auf einer gepflasterten Straße aufwärts zum Bahnhofe geschafft werden sollen. Ungefähr auf der Hälfte der Linie, in Fürstenwalde, wird ein kleinerer Bahnhof angelegt, und in Berlin vor dem Frankfurter Thore der Hauptbahnhof.

Außerdem sollen noch einige Anhaltepunkte bei Köpenick, Erkner und am Petersdorfer See sein.

5. Die bedeutendsten Steigungen sind:

$\frac{1}{37}$ auf 190 Ruthen Länge,
$\frac{1}{150}$ „ 1332 „
$\frac{1}{300}$ „ 3328 „

Der sonstige Inhalt des Entwurfs betrifft die Anlagekosten (wovon unten) und den demnächstigen Betrieb. —

Eine Karte nebst Profilzeichnung war beigegeben. —

Nicht zu übersehen ist, daß der in diesem Entwurfe gerechtfertigte Anschlag damals als

aus nöthiger Vorsicht sehr hoch gestellt

bezeichnet wurde. —

Eine am 10. Mai 1840 abgehaltene General-Versammlung der Aktionäre zeichnete sich durch höchst stürmische, größtentheils den Karakter persönlicher Anfeindungen tragende Verhandlungen, so wie dadurch aus, daß die Zwecke derselben, Berathung des Statuts und Wahl eines Direktoriums, gänzlich vereitelt wurden. Man veranstaltete deshalb eine neue General-Versammlung, welche vom 15. bis 18. Juni 1840 unter dem Vorsitze eines Regierungs-Kommissarius abgehalten wurde. — Ungeachtet die verschiedenen Parteien, in welche die Gesellschaft sich getheilt hatte, auch damals sehr schroff hervortraten, gelangte man doch mit Berathung des Statuts zu Ende, und eben so, nach einigen kleinen Aergernissen, in den Versammlungen am 26. u. 27. Juni, mit Wahl der Direktoren und des Verwaltungsraths.

Eins der ersten Geschäfte der Direktion war, dem Verwaltungsrathe als Ober-Ingenieur Herrn Zimpel vorzuschlagen, — ein Antrag, welcher abgelehnt wurde. Später kam jedoch eine Einigung dieserhalb zu Stande, und über die Gründe derselben, so wie über die Geschäftsführung der Direktion, spricht ein Bericht derselben vom 30. März 1842 sich folgendergestalt aus:

Beim Antritte unseres Amts fanden wir einen oberflächlichen Entwurf vor, welcher die Bahnlinie zwar bezeichnete, aber noch nicht definitiv feststellte, wie unter Anderem daraus hervorging, daß die mit den technischen Arbeiten von der früheren Direktion beauftragten Baumeister in ihren Ansichten über mehrere Punkte der Bahnrichtung wesentlich differirten. — Ein

detaillirter und motivirter Kostenanschlag fehlte gänzlich; es lag darüber nichts weiter vor, als was in dem gedruckten Auszuge vom März 1840 bekannt gemacht worden ist; doch waren die Techniker mit der Ausführung des Nivellements, ohne die jeder Kostenanschlag, der Natur der Sache nach, nur auf willkürliche Annahmen gegründet werden kann, von der früheren Direktion beauftragt und beschäftigt.

Bei dieser Lage der Sache hielten wir es für nothwendig, die Frage wegen Ermittelung und Feststellung einer zweckmäßigen Bahnlinie einer genauen Prüfung zu unterwerfen, und schätzten uns glücklich, dabei die Talente und Erfahrungen des Ober-Ingenieurs Zimpel benutzen zu können, der seit 10 Jahren in Europa und Amerika das Eisenbahnwesen fast ausschließlich zum Gegenstande seiner Studien und seiner praktischen Thätigkeit gemacht hatte, und von dem wir daher ein gründliches Urtheil über die gewählte Linie und ihre etwaigen Verbesserungen erwarten durften. Seine Mittheilungen überzeugten uns sehr bald, daß eine Veränderung der Linie an vielen Punkten nothwendig sei, wenn nicht große Summen für die Ueberwindung von Terrain-Schwierigkeiten geopfert werden sollten, die füglich vermieden werden konnten. — Wir sistirten daher die bisherigen technischen Arbeiten und übertrugen, im Einverständniß mit dem Verwaltungsrathe, Hrn. Zimpel die Ermittelung der möglichst besten Bahnlinie und die Aufstellung eines vollständigen Bau-Projekts und Kostenanschlages.

Herr Zimpel hat diesen Auftrag vollständig erfüllt, und ein höchst detaillirtes und motivirtes Bau-Projekt nebst vollständigen Kostenanschlägen, Plänen und Zeichnungen geliefert, welches speziell von uns berathen und im Wesentlichen der Ausführung des Baues zum Grunde gelegt ist. In Folge desselben sind wir von der früher projektirten Linie in der Art abgewichen, wie es der beigefügte Situations-Plan ergiebt, auf welchem beide Linien markirt sind. — Es erhellt daraus, daß dieselben nur zwischen Hangelsberg und Briesen im Wesentlichen zusammenfallen, dagegen weichen sie in allen übrigen Parthieen fast durchgehends bedeutend von einander ab, und differiren namentlich, ausweislich der anliegenden Nivellements-Pläne beider Linien, sehr wesentlich in den Steigungs-Verhältnissen. — Im Frühjahr 1841 konnte zur Ausgabe der verschiedenen Arbeiten und Lieferungen, die statutenmäßig unter gehöriger Berücksichtigung der Qualifikation der Submittenten in der Regel an den Mindestfordernden übertragen worden sind und überall zu billigen und soliden Resultaten geführt haben, geschritten, und in Folge dessen am 1. Juni 1841 mit den Erdarbeiten begonnen werden. —

Obgleich wegen des noch fehlenden Expropriations-Rechts die Grunderwerbungen nicht vollständig bewirkt werden konnten, so gelang es doch, nachdem durch Sachverständige als Basis für die zu bewilligenden Kaufgelder, Taxen von den einzelnen Grundstücken aufgenommen waren, sämmtliche Privat-Grundstücke entweder auf gütlichem Wege anzukaufen, oder wo dies, der übertriebenen Forderungen wegen, nicht möglich war, von den Eigenthümern die Bau-Erlaubniß zu erwirken, die uns auch von den fiskalischen Behörden ertheilt worden ist. Hierdurch wurde es möglich, die Feld-Operationen überall

einzuleiten und fortzusetzen, freilich nur unter fortwährenden Kämpfen, die sehr oft das Unternehmen ins Stocken brachten und nur durch die ausdauernde Beharrlichkeit unseres technischen Dirigenten beseitigt werden konnten. — So wurden in dem Zeitraume vom 1. Juni bis ultimo Dezember 1841, also in 7 Monaten, sämmtliche Erdarbeiten von der Stadtmauer Berlins bis zu den Nuhnen, eine halbe Meile vor Frankfurt, im Ganzen also circa 10 Meilen Planum, selbst in den bedeutendsten Auf- und Abträgen der VI. und VII. Sektion zwischen Briesen und Frankfurt, mit Einschluß des großen Durchstichs bei Rosengarten, fast beendet, und dadurch der große Vortheil erlangt, das Planum während des Winters gehörig konsolidiren lassen zu können. Es sind auf diese Weise in dem obengedachten Zeitraume, ungeachtet des ungünstigen nassen Sommers, 285000 Schachtruthen Erde bewegt worden.

Das Planum ist fast überall für zwei Spuren und nur an wenigen Stellen, wo die Erlangung der nöthigen Erde zu viel Kosten verursacht haben würde, wie z. B. zwischen Briesen und dem Petershagener Vorwerke, einspurig angelegt, dessen Verbreiterung später bei der fertigen Bahn für einen geringeren Preis hergestellt werden kann und soll. —

Innerhalb der Stadtmauer in Berlin und von den Nuhnen bis Frankfurt konnten die Erdarbeiten erst später in Angriff genommen werden, weil wegen der längere Zeit mangelnden Genehmigung der Linie die Grundstücke, welche der hohen Forderungen wegen auf gütlichem Wege nicht zu erlangen waren, im Wege der Expropriation erworben werden mußten; bei Frankfurt aber auch die Bahnlinie wegen des Stationsplatzes nicht feststand. —

Ferner sind in demselben Zeitraume, und zwar gleichzeitig, sämmtliche Brücken und Durchlässe bis auf einige, im Verhältniß unbedeutende, Theile auf dem oben bezeichneten Planum von 10 Meilen konstruirt und erbaut worden. Als geschichtliche Notizen sind noch anzuführen, daß das Statut der Gesellschaft unter dem 15. Mai 1841 die Königliche Bestätigung erhielt, daß unterm 17. Oktober 1842 die Königliche Genehmigung ertheilt wurde, das Gesellschafts-Kapital von 2,200000 Thlr. um 600000 Thlr. zu vermehren, welche durch Ausgabe von Prioritäts-Aktien beschafft werden sollten, und daß am 23. Oktober 1842 die Eröffnung der Bahn erfolgte.

Der Bau der 10¼ Meilen langen Bahn mit 6 Stationsplätzen war also in der kurzen Zeit vom 1. Juni 1841, an welchem der erste Spatenstich geschah, bis zum 23. Oktober 1842, mithin in 1⅓ Jahren vollendet und dieselbe in ihrer ganzen Ausdehnung dem Betriebe zunächst für den Personen-Verkehr übergeben. Schon wenige Tage später, am 31. Oktober desselben Jahres, wurde auch der Güter-Transport begonnen, so wie vom 23. Januar 1843 der Vieh-Transport eingerichtet und dadurch der Betrieb in allen seinen Theilen eröffnet. — Nur das energische Zusammenwirken aller Kräfte, die für die Ausführung in Anspruch genommen werden mußten, machte eine solche Beschleunigung möglich. —

Zu erwähnen wäre noch, daß die General-Versammlung der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft in ihrem Statute vom 3. August

1843 ihre Gesellschaftsvorstände autorisirte, eine Vereinigung der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft mit der Berlin-Frankfurter herbeizuführen. In einem Schreiben vom 12. desselben Monats wurde die Direktion der Berlin-Frankfurter Eisenbahn von der Direktion der genannten Gesellschaft, im Einverständnisse mit ihrem Verwaltungsrathe und unter Zustimmung des Finanz-Ministers, aufgefordert, diesen Gegenstand aufzunehmen und die Bedingungen für diese Vereinigung aufzustellen.

Eine Vereinigung der beiderseitigen Gesellschaften in ihrem, so wie in dem öffentlichen Interesse erschien so wünschenswerth und nothwendig, daß der Antrag nicht zurückgewiesen, vielmehr die Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft aufgefordert wurde, von dem Stande der Berlin-Frankfurter Eisenbahn nähere Kenntniß zu nehmen. Da jedoch hierdurch keine Vereinigung der beiderseitigen Interessen herbeigeführt werden konnte, so wurde unterm 25. November 1843 eine gemeinschaftliche Berathung gehalten, in welcher die Erklärung der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Direktion dahin ging:

daß dieselbe sich geneigt finden würde, die Uebernahme der Stamm-Aktien der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft zum Kourse von 120 in Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Aktien al pari zu gewähren, bei dem Verwaltungsrath der Gesellschaft und dem Finanz-Minister zu bevorworten, wobei die nähere Feststellung der sonstigen Bedingungen des Geschäfts den weiteren Unterhandlungen vorzubehalten sein würde.

Die Direktion der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft dagegen erklärte:

daß sie diese Proposition nicht dem Werthe der Aktien ihrer Gesellschaft angemessen erachte und deshalb auch den Mitgliedern der Gesellschaft nicht zur Annahme empfehlen könne, daß sie sich aber vorbehielte, binnen wenigen, spätestens 8 Tagen ihre Proposition für die Bedingungen der Vereinigung schriftlich mitzutheilen.

Diese Proposition vom 27. November 1843 war nachfolgenden Inhalts:

„Die Ansichten der Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft über die Rentabilität unserer Bahn weichen hinsichtlich des wirklichen Ertragswerthes derselben von der unsrigen dergestalt ab, daß es uns unmöglich wird, eine Forderung unsererseits abzugeben. Bei der bedeutenden Mehreinnahme in dem neu angefangenen Jahre und der sich täglich vergrößernden Frequenz sind wir zu der Ueberzeugung gelangt, daß wir, außer dem jährlichen bedeutenden Beitrage zu einem Reservefonds, unseren Aktionären neben den statutenmäßig zu zahlenden 5 Prozent Zinsen, schon jetzt, und noch bevor der Anschluß der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in Ausführung gekommen ist, jährlich fortwährend eine Dividende von mehreren Prozenten in Aussicht stellen können. Von der Hoffnung für die Zukunft abstrahiren wir ganz.

Die Linie, welche für die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn genehmigt werden wird, so wie das Projekt und die Kostensumme sind noch

unbekannt, und wir daher außer Stande, die Rentabilität derselben zu beurtheilen, welche von diesen Punkten wesentlich abhängig, für die Aktionäre der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn und demnächst aber auch für die unsrigen von größter Wichtigkeit zu kennen ist. Wir sehen uns daher gezwungen, den Vorschlag zu machen, noch das nächste Jahr, bevor wir die Unterhandlungen fortsetzen, abzuwarten, da nach Ablauf desselben wir beiderseits mit bei weitem mehr Gewißheit im Stande sein werden, den wahren Werth der Vereinigung zu beurtheilen.

Es scheint uns hierin das einzige Mittel zu liegen, um eine Aussicht auf die im öffentlichen Interesse gewiß wünschenswerthe Vereinigung beider Gesellschaften offen zu erhalten. Sollten wir jetzt eine Forderung stellen, so würden wir dieselbe nach unserer oben angedeuteten Ansicht über die Rentabilität unserer Bahn berechnen müssen, um sie mit gutem Gewissen den Aktionären unserer Gesellschaft empfehlen zu können, deren Vortheil wir ohne Rücksicht auf unser persönliches Interesse nach bester Einsicht wahrzunehmen und denen wir jene Ansicht über die Rentabilität und die Gründe derselben offen darzulegen haben. Bei der von der Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft gemachten Offerte erscheint eine Annäherung jetzt nicht möglich und nach dem Resultat der bisherigen Unterhandlungen keine Aussicht vorhanden, ihre Ansicht über die Rentabilität unserer Bahn mit der unsrigen auch nur einigermaßen in Einklang zu bringen. Wir können unsern Aktionären nur einen solchen Vorschlag machen, von welchem wir die Ueberzeugung haben, daß er von ihnen angenommen wird; es würde deshalb eine Fortsetzung der Unterhandlungen für jetzt nicht füglich zum Zweck führen können, vielmehr ist dies nur dann zu erwarten, wenn eine längere Erfahrung über die streitige Frage entschieden hat."

Ob diese Vereinigung in den späteren Jahren erfolgen wird, darüber mag die Zukunft entscheiden.

### b. Richtung und Länge der Bahn, Bahnhöfe.

Von dem Bahnhofe zu Berlin (der 330 Ruth. innerhalb der Stadtmauer an der Koppens-Straße, in der Nähe des Stralauer Platzes, liegt und durch eine Schienenbahn mit einem Packhofe an der Spree verbunden ist), die zur Mühlen- und Frucht-Straße gehörigen Gärten und die Stadtmauer durchschneidend, geht die Bahn auf Rummelsburg, von da in gerader Linie bis in die Nähe von Köpenick, dann oberhalb Friedrichshagen vorbei zur Kolonie Erkner, wo der Flakensee passirt wird, weiter nach dem Hangelsberger Schulhause, dann oberhalb Fürstenwalde vorbei in fast gerader Richtung nach Briesen. Von dort zieht die Bahn sich zwischen den Dörfern Jakobsdorf und Pilgram durch, übersteigt vor Rosengarten den mehrfach erwähnten Höhenzug (Wasserscheide der Elbe und Oder), berührt den südlichen Theil dieses Orts, passirt gleichfalls südlich die Ruhnen und gelangt so zu ihrer Ausmündung auf den sogenannten Bresinchen vor Frankfurt. —

Die Länge dieser neuesten Linie ist zwischen den beiden End-Bahnhöfen 21571 Ruthen oder 10¾ Meilen.

Bahnhöfe sind zu Berlin, Köpenick, Erkner, Fürstenwalde, Briesen und Frankfurt; ihre Entfernung von einander beträgt:

| | | |
|---|---|---|
| Von Berlin bis Köpenick . | 1½ | Meilen. |
| „ Köpenick bis Erkner . | 1¾ | „ |
| „ Erkner bis Fürstenwalde | 3 | „ |
| „ Fürstenwalde bis Briesen | 2 | „ |
| „ Briesen bis Frankfurt | 2½ | „ |
| | 10¾ | Meilen. |

Außer den erwähnten Bahnhöfen sind noch zwei Anhalteplätze zu Hangelsberg und Rosengarten.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

Es giebt wenige Eisenbahnen, bei welchen über die Kosten ihrer Ausführung so viele verschiedene Ansichten geherrscht haben, als die Berlin-Frankfurter; die nachfolgende Zusammenstellung wird solches darlegen.

| Nr. | Gegenstand der Ausgabe. | Veranschlagter Geldbetrag: nach dem überschläglichen Entwurfe des Geh. Oberbauraths Crelle. |  |  |  |  |  |  | Wirkliche Baukosten: bis ultimo Februar 1844. |  |  |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
|  |  |  | nach dem von den Staatsbehörden genehmigten Entwurfe der ältern Linie. |  |  | nach dem ausgeführten neuen Plane des Herrn Zimpel. |  |  |  |  |  |
|  |  | Thlr. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. |
| 1. | Grunderwerb | 118290 | 181055 | — | — | 335586 | 28 | 1 | 540210 | 6 | 9 |
| 2. | Erdbewegung | 220400 | 320270 | — | — | 328672 | — | — | 349221 | 5 | 4 |
| 3. | Brücken, Durchlässe und Viadukte | 26000 | 40200 | — | — | 95622 | 11 | 1 | 112541 | 8 | 10 |
| 4. | Fundamentirung |  | — | — | — | 65997 | 15 | — | 58274 | 24 | — |
| 5. | Oberbau, umfassend Holzunterlagen und Schienen mit deren Befestigungsmitteln | 1,011117 | 866962 | — | 9 | 687104 | 10 | 4 | 651918 | 23 | 3 |
| 6. | Ausweichungsvorrichtungen |  | 6000 | — | — | 5500 | — | — | 15516 | 28 | 7 |
| 7. | Barrièren und Uebergänge | 20000 | 21000 | — | — | 45041 | 15 | 4 | 23458 | 20 | 11 |
| 8. | Signale, Telegraphen | — | — | — | — | 8000 | — | — | 7224 | 13 | 3 |
| 9. | Abtheilungszeichen | — | — | — | — | 1479 | 5 | — | 1060 | 14 | 10 |
| 10. | Einfriedigung der Bahn | 10000 | — | — | — | 4000 | — | — | 2352 | 1 | — |
| 11. | Stationsplätze: |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | a. in Berlin | 82600 | 83300 | — | — | 232449 | 7 | 3 | 244566 | 21 | 3 |
|  | b. „ Frankfurt | 62500 | 48400 | — | — | 77107 | — | — | 72911 | 23 | 9 |
|  | c. „ Fürstenwalde | 27200 | 27000 | — | — | 16621 | 29 | 6 | 17776 | 12 | 11 |
|  | d. „ Köpenick |  |  |  |  | 12004 | 9 | 3 | 12127 | 16 | 6 |
|  | e. „ Erkner |  |  |  |  | 11729 | 27 | 7 | 15977 | 14 | 8 |
|  | f. „ Briesen | — | 5960 | — | — | 9850 | — | — | 8249 | 17 | 7 |
|  | g. „ Hangelsberg |  |  |  |  | 4726 | 13 | 2 | 3499 | 15 | 11 |
|  | h. „ Rosengarten |  |  |  |  | 4724 | 15 | 10 | 3960 | 19 | 8 |
| 12. | Bahnwärterhäuser | 27000 | 21000 | — | — | 15248 | 14 | — | 13958 | 9 | 8 |
| 13. | Bahnwärterbuden | — | 4500 | — | — | 5306 | 20 | 10 | 6403 | 7 | 7 |
| 14. | Transportmittel: Lokomotive | 103500 | 214500 | — | — | 204076 | 18 | 5 | 202041 | 27 | 3 |
|  | Latus | 1,708607 | 1,840147 | — | 9 | 2,170849 | — | 8 | 2,373252 | 3 | 6 |

| Nr. | Gegenstand der Ausgabe. | Veranschlagter Geldbetrag: nach dem überschläglichen Entwurfe des Geh. Oberbauraths Crelle. Thlr. | nach dem von den Staatsbehörden genehmigten Entwurfe der ältern Linie. Thlr. | sg. | pf. | nach dem ausgeführten neuen Plane des Herrn Zimpel. Thlr. | sg. | pf. | Wirkliche Baukosten. bis ultimo Februar 1844. Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Transport . | 1,708607 | 1,840147 | — | 9 | 2,170849 | — | 8 | 2,373252 | 3 | 6 |
| | Personenwagen . . . . . . . . . . . . . . | 12900 | 28000 | — | — | 102638 | 7 | 6 | | | |
| | Güter- oder Frachtwagen . . . . . . . . . | | 57600 | — | — | 120127 | — | — | 225682 | 17 | — |
| | Viehwagen . . . . . . . . . . . . . . | 44070 | 9600 | — | — | 28000 | — | — | | | |
| | Pferde-, Equipage- und Bagagewagen . . . . | | 8000 | — | — | 16665 | — | — | | | |
| | Leiterwagen . . . . . . . . . . . . . . | | 600 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | Pferde . . . . . . . . . . . . . . . | 27300 | 17640 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 15. | Drehscheiben und Schiebeplattformen . . . . . | — | 9000 | — | — | 25800 | — | — | 11455 | 6 | — |
| 16. | Inventarium . . . . . . . . . . . . . | — | — | — | — | 14266 | 6 | 4 | 31705 | 29 | — |
| 17. | Technische Bauleitung . . . . . . . . . . | 37100 | 62900 | — | — | 70129 | 19 | 2 | 102254 | 17 | — |
| 18. | Administrationskosten . . . . . . . . . . | 4200 | | | | 29009 | 3 | — | 33816 | 7 | — |
| 19. | Zinsen der Aktien . . . . . . . . . . . | 100000 | 104779 | — | 6 | 130645 | 20 | — | 127600 | 20 | 10 |
| 20. | Insgemein, worunter Uniformen . . . . . . . | 60000 | 23000 | — | — | 44916 | 20 | — | 8421 | 9 | 8 |
| 21. | Einrichtung der Werkstätten . . . . . . . | 4000 | 3100 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 22. | Innere Ausstattung der Gebäude . . . . . . | — | — | — | — | 5000 | — | — | unter 16, Inventarium. | | |
| 23. | Für Gasapparate zur Erleuchtung . . . . . . | 3600 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 24. | Zur Chaussirung von Anschlußstraßen . . . . . | 100000 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | Zusammen . | 2,101877 | 2,200366 | 1 | 3 | 2,791446 | 16 | 8 | 2,904188 | 19 | — |
| | Hiervon ab den Werth der disponiblen Grundstücke | | | | | | | | 227495 | 9 | 7 |
| | | | | | | | | | 2,676693 | 10 | 5 |

Die Durchschnittskosten einer Meile stellen sich also hiernach auf etwa 248995 Thlr.; ein Resultat, welches zum Höchsten überrascht, wenn man aus den beiden früheren Denkschriften die Ueberzeugung gewonnen zu haben glaubt, daß die Terrain-Verhältnisse ungewöhnlich günstig seien, und auf der andern Seite aus dem 3. Berichte lernt, daß die Bahn, nach den früheren Projekten ausgeführt, noch ungleich mehr gekostet haben würde. Als Grund hierfür wird angegeben, daß durch die bloße Schätzung im überschläglichen früheren Entwurfe sämmtliche Ansätze zu gering angenommen seien.

Betrachten wir nun die einzelnen Ausgaben näher, so finden wir, daß für den Grund-Erwerb im Ganzen 540210 Thlr. 6 Sgr. 9 Pf. ausgegeben sind. Außer dem zur Bahn und deren Anlagen überhaupt verwendeten Terrain von zusammen 1077 Morgen 68,51 □Ruthen mußten nämlich aus verschiedenen Gründen mehrere Grundstücke, namentlich in Berlin und Frankfurt über den eigentlichen Bedarf hinaus, für Rechnung der Gesellschaft angekauft werden, deren Werth ein Aktivum der Gesellschaft bildet, mithin von den Baukosten in Abzug gebracht werden muß. —

Der Werth dieser disponiblen Grundstücke stellt sich nun, wie folgt, heraus:

| | | | |
|---|---|---|---|
| a. zu Berlin: 3133,965 □Ruthen à 50 Thlr. pro □Ruthe | 156698 Thlr. | 7 Sgr. | 6 Pf. |
| b. zu Frankfurt für 6 bei und in Frankfurt belegene, ganz oder theilweise disponibel gebliebene Grundstücke mit Gebäuden . . . . . . . . . . . . | 65240 „ | — „ | — „ |
| Daselbst Restkaufgelder für ein Grundstück . . . . . . . . . . . . | 1400 „ | — „ | — „ |
| c. für verschiedene, in der Bahnstrecke über den Bedarf gekaufte Wiesen- und Acker-Parzellen, und zwar bei Berlin = 3302,68 □Ruthen Stadtwiesen à 1 Thlr. | 3302 „ | 20 „ | 5 „ |
| zu Köpenick, Erkner, Berkenbrück, Kersdorf, Briesen und Jakobsdorf, diverse Ackerstücke . . . . . . . . | 854 „ | 11 „ | 8 „ |
| Zusammen . | 227495 Thlr. | 9 Sgr. | 7 Pf. |

Bringt man nun diesen Werth der noch zu verkaufenden Grundstücke von obiger Summe in Abzug, so ergeben sich als wirkliche Ausgaben für den erworbenen Grund zur Bahn 312714 Thlr. 27 Sgr. 2 Pf.; der Morgen kostet mithin durchschnittlich 290 Thlr.

Für Erdbewegung sind ausgegeben:

349221 Thlr. 5 Sgr. 4 Pf., während dafür in dem Entwurfe der ältern Linie nur 320270 Thlr. angesetzt sind, ungeachtet auf der letzteren eine viel größere Erdmasse zu bewegen nöthig war. Denn nimmt man auch die Strecke von Berlin bis Briesen für beide Linien mit Rücksicht auf das im Allgemeinen günstige Terrain als gleichbedeutend an, so ergiebt sich auf der

Strecke von Briesen bis Frankfurt dagegen bei genauer Berechnung nach den Profilen der alten Linie eine zu bewegende Erdmasse von 436555 Schachtruthen, wogegen auf der neuen wirklich ausgeführten Linie nur 153555 „
zu bearbeiten gewesen sind, also weniger . . . . . 283000 Schachtruthen.

Wenn nun der größere Theil dieser Erdmasse sich in schwerem, lehmigen Boden befindet und $\frac{2}{3}$ davon auf die Parthie fällt, welche bei Rosengarten die Wasserscheide zwischen Spree und Oder bildet, und die auf der alten Linie meist aus sehr quellhaltigem Thon besteht, dessen Bearbeitung schon an sich höchst zeitraubend und kostspielig ist, und durch die großen Transport-Entfernungen es noch viel mehr geworden wäre, so erwächst, wenn man die Schachtruthe zu $3\frac{1}{2}$ Thlr. veranschlagt, eine Kosten-Differenz von 990000 Thlr. zu Gunsten der neuen Linie, die sich aber weit über eine Million erhöht, wenn in Betracht gezogen wird, daß die tieferen Einschnitte und größeren Aufschüttungen den kostbaren Grund-Erwerb vermehren, daß kostspieligere Viadukte und Durchlässe nothwendig geworden wären, und daß die Zinsen des Bau-Kapitals für die verlängerte Zeit des Baues zugeschlagen werden müssen, der durch Herstellung des 70 Fuß tiefen Einschnitts bei Rosengarten bedeutend verzögert sein würde.

Es würden zwar durch die größeren Erdbewegungen auf der alten Linie für die Ueberschreitung der Wasserscheide bei Rosengarten auch günstigere Steigungs-Verhältnisse erzielt sein, als sie die neue Linie hat; die dadurch erreichten Vortheile hätten jedoch die verursachten Kosten nicht aufgewogen.

Bei der ausgeführten neuen Linie sind für Brücken und Durchlässe wirklich ausgegeben 112541 Thlr. 8 Sgr. 10 Pf., wogegen bei der ältern Linie nur 40200 Thlr. veranschlagt sind. — Da bei dem alten Projekt nicht nur eine Brücke mehr (über den Papiermühlengraben) als beim neuen Projekt zu erbauen gewesen wäre, sondern die Brücken auch in weit größeren Dimensionen an den Ausmündungen der Gewässer angelegt werden mußten und überdies auch bei dem viel häufigeren Passiren von sumpfigen Wiesen und Brüchen eine weit größere Anzahl von Durchlässen, als bei der neuen Linie nöthig gewesen wäre, so kann der Grund für die im alten Entwurf aufgenommene geringere Summe nur in der Oberflächlichkeit der Annahmen zu suchen sein, da eine spezielle Ausarbeitung des Projekts nicht vorhanden war.

Die wirklichen Kosten der einzelnen Brücken, Durchlässe und Viadukte sind gewesen:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| a. Wuhlebrücke . . . . . . . . . . | 2472 Thlr. | 4 Sgr. | 10 Pf. |
| b. Brücke über das Alt-Landsberger Fließ | 11101 „ | 28 „ | 11 „ |
| c. Rahnsdorfer Brücke . . . . . . | 2412 „ | 17 „ | 4 „ |
| d. Flaken-Brücke bei Erkner . . . . | 19288 „ | 28 „ | 10 „ |
| e. Vorrichtungen zum Auf- und Niederlegen der Masten ober- und unterhalb der Flaken-Brücke . . . . . . . . . | 2455 „ | 1 „ | 5 „ |
| f. Durchlaß in der Stelle der Sumpf-Ueberbrückung bei Erkner . . . . . | 2308 „ | 6 „ | — „ |
| Latus | 40038 Thlr. | 27 Sgr. | 4 Pf. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Transport | 40038 Thlr. | 27 Sgr. | 4 Pf. |
| g. | Briesener Mühlenfließ-Brücke . . . | 7938 „ | 23 „ | 4 „ |
| h. | Sämmtliche Durchlässe . . . . . . | 58057 „ | 12 „ | — „ |
| i. | Viadukt bei Rosengarten . . . . . | 1519 „ | 3 „ | 3 „ |
| k. | „ der Schürmann'schen Ziegelei unweit Frankfurt . . . . . . . . | 2231 „ | 14 „ | 5 „ |
| l. | Viadukt bei Frankfurt . . . . . . | 1350 „ | 26 „ | 11 „ |
| m. | „ über die Chaussee daselbst . . | 1404 „ | 21 „ | 7 „ |
| | | 112541 Thlr. | 8 Sgr. | 10 Pf. |

Fundamentirung der Bahn ist im ersten Entwurfe ganz vergessen, daher die Mehrausgabe von 58274 Thlr. 24 Sgr. Beim Oberbau hat sich aber gegen das frühere Projekt durch das eingeführte Konstruktions-System, indem die Schienenstühle und Schraubenbolzen fortgefallen und andere Schienen angewendet sind, eine Ersparung von 215043 Thlr. 7 Sgr. 6 Pf. ergeben. Es haben nämlich wirklich gekostet:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Quer- und Langschwellen . . . . . . | 126583 Thlr. | 9 Sgr. | 11 Pf. |
| Keile . . . . . . . . . . . . . | 3571 „ | 19 „ | 10 „ |
| Schienen . . . . . . . . . . . . | 389803 „ | 1 „ | 10 „ |
| Platten, Endbolzen, Mittelbolzen und Hakennägel . . . . . . . . . . | 38014 „ | 7 „ | 10 „ |
| Legen der Bahn, Auffüllen und Lehmdecken . . . . . . . . . . . . | 93946 „ | 13 „ | 10 „ |
| Zusammen . | 651918 Thlr. | 23 Sgr. | 3 Pf. |
| wogegen bei der älteren Linie im Ganzen veranschlagt waren . . . . . . . | 866962 „ | — „ | 9 „ |

Bei den Ausweichungs-Vorrichtungen ist eine bedeutende Mehrausgabe sowohl gegen das alte als auch gegen das neue Projekt ersichtlich. In Hinsicht auf das alte Projekt erklärt sich diese Ueberschreitung durch die unzulängliche Annahme der Kosten, wogegen bei dem neuen Projekt für die angenommenen 5500 Thlr. nur die Ausweichungs-Vorrichtungen auf der Bahn selbst hergestellt werden sollten; sämmtliche Bahnhofs-Ausweichungen waren dagegen auf die verschiedenen Stationsplätze besonders vertheilt. Außerdem hatten sich durch die Erfahrungen beim Betriebe verschiedene Veränderungen und Erweiterungen der Ausweichsspuren als dringend wünschenswerth herausgestellt, die um so mehr ausgeführt werden mußten, als die dafür gemachten Ausgaben mit den dadurch erzielten wesentlichen Vortheilen eines erleichterten und sichern Betriebes in keinem Verhältnisse standen. —

Die Uebergänge und Barrièren, Signale, Telegraphen und Abtheilungszeichen rc. sind ganz dem Bedürfniß und den Anordnungen der Behörden entsprechend ausgeführt, und hat sich bei allen diesen Positionen eine Ersparniß gegen den neuern Entwurf ergeben.

Bei der dürftigen Annahme im frühern Entwurfe für sämmtliche Stationsplätze wäre es nicht möglich gewesen, die Bahnhofs-Anlagen in der Art herzustellen, wie es für einen vortheilhaften ordnungsmäßigen Betrieb

nothwendig sein mußte. Abgesehen davon, daß jede Wasser-Kommunikation beim Berliner Bahnhofe fehlte, konnten die angenommenen Gebäude weder den erforderlichen Raum für die Passagier- und Frachtgüter, noch für die Lokomotive und Wagen darbieten. An einer Maschinen- und Wagen-Reparatur-Anstalt mit den nöthigen Einrichtungen fehlte es ganz.

Im Speziellen stellen sich nun

A. bei dem Berliner Bahnhofe folgende Positionen heraus:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| a. | Hauptgebäude . . . . . . . . . . | 30632 | Thlr. | 4 | Sgr. | 9 | Pf. |
| b. | daran hängende Passagiergepäckräume und Büreaus nebst Steuer-Expedition . . | 12429 | „ | 12 | „ | 6 | „ |
| c. | Personen-Aufnahmsgebäude nebst Abgangs-Kolonnade . . . . . . . . . | 29529 | „ | 25 | „ | 9 | „ |
| d. | Retraits . . . . . . . . . . . . | 485 | „ | 4 | „ | 2 | „ |
| e. | Ankunfts-Kolonnade . . . . . . . . | 11552 | „ | 9 | „ | 7 | „ |
| f. | Maschinen-Gebäude . . . . . . . . | 28934 | „ | 15 | „ | 2 | „ |
| g. | Personenwagenschuppen . . . . . . . | 18270 | „ | 15 | „ | 6 | „ |
| h. | Frachtwagenschuppen . . . . . . . . | 21213 | „ | 13 | „ | 3 | „ |
| i. | Oekonomiehof . . . . . . . . . . | 564 | „ | 28 | „ | 3 | „ |
| k. | Spritzenhaus mit Spritze . . . . . | 1725 | „ | 25 | „ | 2 | „ |
| l. | Waarenremise und Einrichtung eines Packhofes an der Spree . . . . . . . . | 24292 | „ | 14 | „ | — | „ |
| m. | Maschinen zur innern Einrichtung des Maschinengebäudes . . . . . . . . | 9893 | „ | 27 | „ | — | „ |
| n. | Umzäunung des Bahnhofes . . . . . | 5077 | „ | 12 | „ | 10 | „ |
| o. | Pflasterung der neuen Straßen . . . | 25353 | „ | 3 | „ | 3 | „ |
| p. | Erleuchtungs-Einrichtung . . . . . . | 4948 | „ | 22 | „ | — | „ |
| q. | Wasserleitung an der Spree . . . . . | 4507 | „ | 9 | „ | 8 | „ |
| r. | Ein neues Thor in der Stadtmauer . | 1223 | „ | 14 | „ | 8 | „ |
| s. | Steuer-Revisionsgebäude inkl. Brunnen, Appartements . . . . . . . . . | 2631 | „ | 24 | „ | 4 | „ |
| t. | Pferdestall . . . . . . . . . . . | 2441 | „ | 3 | „ | 4 | „ |
| u. | Post-Expeditionsgebäude . . . . . . | 2898 | „ | 13 | „ | 1 | „ |
| v. | Viehhof inkl. Tränkvorrichtung . . . | 870 | „ | 25 | „ | 7 | „ |
| w. | Brückenwaagehaus nebst Brückenwaage | 1603 | „ | 4 | „ | 9 | „ |
| x. | Brunnen . . . . . . . . . . . . | 752 | „ | 7 | „ | 4 | „ |
| y. | Holzschuppen . . . . . . . . . . . | 391 | „ | 19 | „ | 3 | „ |
| z. | Insgemein . . . . . . . . . . . . | 2342 | „ | 26 | „ | 1 | „ |
| | Zusammen . | 244566 | Thlr. | 21 | Sgr. | 3 | Pf. |

B. Für den Frankfurter Bahnhof sind die einzelnen Einrichtungen und Kosten:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| a. | Personen-Aufnahmsgebäude . . . . . | 17882 | Thlr. | 17 | Sgr. | 6 | Pf. |
| b. | Personenwagenschuppen . . . . . . . | 4312 | „ | 21 | „ | 4 | „ |
| c. | Expeditionsgebäude f. ankommend. Gepäck | 3551 | „ | 16 | „ | 1 | „ |
| | Latus . | 25746 | Thlr. | 24 | Sgr. | 11 | Pf. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Transport . | 25746 Thlr. | 24 Sgr. | 11 Pf. |
| d. Expeditionsgebäude für abgehendes Passagiergepäck | 1791 „ | — „ | 7 „ |
| e. Maschinengebäude mit Einrichtung | 12518 „ | 18 „ | 1 „ |
| f. Packhofsgebäude | 10728 „ | 14 „ | 1 „ |
| g. Terrasse | 2060 „ | 10 „ | 1 „ |
| h. Retraits | 595 „ | 3 „ | 8 „ |
| i. Umzäunung des Bahnhofes und des Holzplatzes | 2054 „ | 8 „ | 1 „ |
| k. Erleuchtungs-Einrichtung | 439 „ | 12 „ | 6 „ |
| l. Pflasterung der Straßen beim Bahnhofe | 11714 „ | 26 „ | 6 „ |
| m. Brunnen | 2970 „ | 3 „ | 1 „ |
| n. Viehstand nebst Viehrampe und Tränkvorrichtung | 722 „ | 1 „ | 5 „ |
| o. Utensilien und Holzschuppen | 460 „ | — „ | — „ |
| p. Insgemein | 1110 „ | 20 „ | 9 „ |
| Zusammen . | 72911 Thlr. | 23 Sgr. | 9 Pf. |
| **C. Bahnhof zu Fürstenwalde.** | | | |
| a. Hauptgebäude | 7610 „ | 29 „ | 7 „ |
| b. Wasserstation mit innerer Einrichtung | 2194 „ | 16 „ | 2 „ |
| c. Bahnwärterhaus mit Wasserstation | 3215 „ | 12 „ | 7 „ |
| d. Retraits, Umzäunung, Brunnen | 1157 „ | 8 „ | 3 „ |
| e. Personenwagenschuppen | 2275 „ | 18 „ | 3 „ |
| f. Pflasterung | 243 „ | 7 „ | 6 „ |
| g. Einrichtung des Viehstandes | 70 „ | 10 „ | 9 „ |
| h. Holzschuppen | 350 „ | — „ | — „ |
| i. Insgemein | 658 „ | 29 „ | 10 „ |
| Zusammen . | 17776 Thlr. | 12 Sgr. | 11 Pf. |
| **D. Bahnhof zu Köpenick.** | | | |
| a. Hauptgebäude | 8735 „ | 18 „ | 8 „ |
| b. Wasserstation mit innerer Einrichtung | 1424 „ | 14 „ | 11 „ |
| c. Retraits und Umzäunung | 1003 „ | 16 „ | 1 „ |
| d. Pflasterung | 35 „ | 4 „ | 4 „ |
| e. Brunnen | 277 „ | 17 „ | 2 „ |
| f. Holzschuppen | 350 „ | — „ | — „ |
| g. Insgemein | 301 „ | 5 „ | 4 „ |
| Zusammen . | 12127 Thlr. | 16 Sgr. | 6 Pf. |
| **E. Bahnhof zu Erkner.** | | | |
| a. Hauptgebäude | 7138 „ | 13 „ | 2 „ |
| b. Anlagen und Anpflanzungen | 442 „ | 7 „ | 6 „ |
| c. Eine bedeckte Gartenlaube | 1550 „ | — „ | — „ |
| d. Bahnwärterhaus mit Station | 2910 „ | 18 „ | 11 „ |
| e. Wasserstationsgebäude mit Einrichtung | 2068 „ | 28 „ | 8 „ |
| Latus . | 14110 Thlr. | 8 Sgr. | 3 Pf. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Transport . | 14110 Thlr. | 8 Sgr. | 3 Pf. |
| f. Retraits, Umzäunung, Barrièren mit Treppen und Brunnen . . . . . . . | 1335 „ | 17 „ | 1 „ |
| g. Utensilien und Holzschuppen . . . . | 350 „ | — „ | — „ |
| h. Insgemein . . . . . . . . . . . | 181 „ | 19 „ | 4 „ |
| Zusammen . | 15977 Thlr. | 14 Sgr. | 8 Pf. |
| F. Bahnhof zu Briesen. | | | |
| a. Hauptgebäude . . . . . . . . . . | 4243 „ | 18 „ | 2 „ |
| b. Lokomotivschuppen mit Wasserstation . . | 1937 „ | 17 „ | — „ |
| c. Innere Einrichtung dazu . . . . . | 902 „ | 2 „ | 7 „ |
| d. Retraits, Umzäunung, Brunnen . . . | 645 „ | 7 „ | 2 „ |
| e. Utensilien und Holzschuppen . . . . | 350 „ | — „ | — „ |
| f. Insgemein . . . . . . . . . . . | 171 „ | 2 „ | 7 „ |
| Zusammen . | 8249 Thlr. | 17 Sgr. | 7 Pf. |
| G. Anhalteplatz Hangelsberg. | | | |
| a. Bahnwärterhaus nebst Wasserstation und Einrichtung dazu . . . . . . . . . | 3499 „ | 15 „ | 11 „ |
| H. Anhalteplatz Rosengarten. | | | |
| a. Bahnwärterhaus nebst Wasserstation und Einrichtung dazu . . . . . . . . . | 3518 „ | 19 „ | 8 „ |
| b. Brunnen . . . . . . . . . . . | 442 „ | — „ | — „ |
| Zusammen . | 3960 Thlr. | 19 Sgr. | 8 Pf. |

Im Ganzen sind also hiernach für sämmtliche Bahnhofs-Einrichtungen ausgegeben:

379069 Thlr. 22 Sgr. 3 Pf., während dafür im ältern Projekte nur 200660 Thlr. veranschlagt waren.

Bei den Transportmitteln bemerkt man ebenfalls, mit Ausnahme der Kosten für die Lokomotive, eine bedeutende Ueberschreitung des ältern Kostenanschlages, was darin seinen Grund hat, daß bei letzterem eine zu geringe Anzahl Transportwagen in Ansatz gebracht war.

Die wirklichen Anschaffungskosten sind gewesen:

| | | | |
|---|---|---|---|
| A. für 15 Lokomotive . . . . . . | 202041 Thlr. | 27 Sgr. | 3 Pf. |
| B. „ Bahnwagen, und zwar: | | | |
| a. für 24 8rädrige Personenwagen | 99649 „ | 16 „ | 8 „ |
| b. „ 36 8rädrige Güterwagen . | 77280 „ | 15 „ | 4 „ |
| c. „ 4 8rädrige und 4 4rädrige Passagiergepäckwagen . . . . | 12844 „ | 14 „ | 4 „ |
| d. für 9 8rädrige und 8 4rädrige Equipagewagen . . . . . . | 19689 „ | 18 „ | 1 „ |
| e. für 6 8rädrige Viehwagen . . | 10041 „ | 20 „ | 8 „ |
| f. „ 4 4rädrige Pferdewagen . | 4315 „ | 15 „ | 5 „ |
| g. „ 4 Postwagen, wozu d. Räder u. Achsen v. d. Gesellschaft geliefert | 1120 „ | — „ | — „ |
| C. für 2 Schneepflüge . . . . . | 741 „ | 6 „ | 6 „ |
| Zusammen . | 427724 Thlr. | 14 Sgr. | 3 Pf. |

### d. e. Steigungs- und Krümmungs-Verhältnisse.

Die Steigungsverhältnisse sind auf den ersten 8 Meilen bis Briesen so günstig, daß die stärksten Steigungen (mit Ausnahme einiger ganz kurzen Strecken von resp. $\frac{1}{800}$ und $\frac{1}{500}$ bei der Station Erkner) nur

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| $\frac{1}{1460}$ | auf | 750 | Ruthen | Länge und |
| $\frac{1}{2030}$ | " | 600 | " | " sind. Dann aber folgen Steigungen von |
| $\frac{1}{301}$ | " | 618 | " | " |
| $\frac{1}{300}$ | " | 614 | " | " |
| $\frac{1}{301}$ | " | 1110 | " | " |
| $\frac{1}{180}$ | " | 550 | " | " |
| $\frac{1}{116}$ | " | 300 | " | " |

zusammen . . . . 3192 Ruthen in ununterbrochener Reihefolge; an welche von dem Dorfe Rosengarten an (abwärts nach Frankfurt neigend) sich schließen:

$\frac{1}{114}$ auf 884 Ruthen Länge und
$\frac{1}{179}$ " $\frac{560}{1444}$ " "

Die vorkommenden kleineren Bogen haben Krümmungs-Halbmesser von 280, 350 und 400 Ruthen.

### f. Art des Bahnbaues, bedeutende Bauwerke.

Die einigermaßen bedeutenden Erdarbeiten sind:
ein Abtrag zwischen Rummelsburg und Köpenick 500 Ruthen lang 12′ tief;
ein Auftrag bei Erkner auf sumpfigen Wiesen 350 Ruthen lang 15′ hoch;
ein Abtrag zwischen Erkner und Hangelsberg 600 Ruthen lang 12′ tief;
ein Auftrag bei Briesen 600 Ruthen lang 18′ hoch;
ein Abtrag bei Rosengarten 350 Ruthen lang 14—29′ tief;
ein Auftrag zwischen Rosengarten und Nuhnen 340 Ruthen lang 12′ hoch.

### Vorhandene Brücken und Viadukte.

Brücke über die Wuhle von 40 Fuß lichter Weite;
" " das Alt-Landsberger Fließ mit zusammen 290 Fuß lichter Weite;
" " das Rahnsdorfer Mühlenfließ von 50 Fuß lichter Weite;
" " den Flakensee bei Erkner, von 243 Fuß lichter Weite, bei der die Holzkonstruktion, ein Hangewerk, besonders interessant ist; ferner zwei Krahne zur Aushebung und Umlegung oder zum Aufrichten der Masten für diejenigen Schiffe, welche die Brücke passiren wollen, deren Bauart keinen Aufzug gestattet;
" " das Briesener Mühlenfließ mit 209 Fuß lichter Weite.

Ferner 7 Viadukte von resp. 12, 15½, 48, 12, 14, 15 und 24 Fuß lichter Weite, sodann 69 Durchlässe, wovon 21 über 6 Fuß im Lichten weit.

Bei Konstruktion der Brücken sind, theils weil die Höhe keine Gewölb-

Konstruktion zuließ, theils der Ersparung wegen, überall massive Stirnpfeiler und Holzoberbau angewandt, alle Brücken von 25 Fuß Spannweite oder Oeffnung und darunter aber massiv erbaut.

Für den Oberbau ist mit Berücksichtigung der obwaltenden Lokal-Verhältnisse, namentlich weil die Bahn zwischen Berlin und Briesen größtentheils durch Wald und Sandboden geht, auf dieser Strecke die nordamerikanische Konstruktion mittelst Fundament angewendet worden. Die Fundamentirung des Oberbaues geschah in sandigem Boden, wo verfügbares Holz zu billigen Preisen vorhanden war, mit Klötzen, und zwar auf einer Strecke von 5000 Ruthen, während auf den anderen Strecken Steinfundament angewendet worden ist. Dieses bisher in Europa noch nicht angewandte Fundament erprobt sich hier sehr vortheilhaft.

Die Konstruktion des Oberbaues ist eben so neu und in Europa bisher nur in England auf einer Bahn in ähnlicher Weise benutzt worden. Die Schienen liegen auf in Querschwellen eingelassenen und festgekeilten Langschwellen und werden mittelst eiserner Bolzen festgehalten, deren Köpfe innerhalb der Schienen liegen, deren Spitzen unter den Langschwellen festgeschraubt sind und die eine äußere Befestigung unnöthig machen. Die Langschwellen sind 6 Zoll hoch und 7 Zoll breit, die Querschwellen 13 bis 18 Zoll stark und liegen von 4 zu 4 Fuß von einander entfernt. Von Briesen bis Frankfurt sind Querschwellen um so mehr für zweckmäßig erachtet worden, als bei der ersteren Konstruktion eine schwächere und daher auch billigere Schienenform angewendet werden konnte, die bei den auf dieser Strecke vorherrschenden günstigen Steigungsverhältnissen dem Zweck vollkommen entspricht, während auf der letzteren Strecke, der dort vorkommenden stärkeren Neigungen wegen, eine schwerere Schiene vorzuziehen war, die einer Längenunterstützung entbehren konnte. Die erstere Schiene wiegt 45 Pfd., die letztere 50 Pfd. per Yard und entspricht der Evans in England patentirten Form, die durch fünfmaliges Walzen hergestellt wird. — Für die Stationsplätze und Doppelspuren ist die dem Herrn Zimpel in Amerika patentirte Schiene von 27 Pfd. per Yard genommen und für die Bahn in den Gebäuden eine noch leichtere von 13 Pfd. per Yard angewendet. — Die dem ursprünglichen Projekt vorgeschlagene Befestigung der Schienen durch Schienenstühle ist aufgegeben; da die neuere Technik aus überwiegenden Gründen sich dagegen erklärt hat.

Der Bahndamm ist mit Ausnahme kurzer Strecken durchgehends in einer Kronenbreite von 24 Fuß zu 2 Geleisen angelegt, wodurch die Ausführung einer Doppelspur, wenigstens theilweise, besonders mit Rücksicht auf die nicht mehr so fern liegende Verlängerung der Bahn über Frankfurt hinaus, mit geringen Mitteln herzustellen ist.

Die Bahnhöfe zu Berlin und Frankfurt sind ihrer Bauten und Einrichtungen wegen, die wir schon unter den Anlagekosten angeführt haben, besonders hervorzuheben.

An Drehscheiben befinden sich auf dem Berliner Bahnhofe, wo das Hauptdepot sämmtlicher Transportmittel und die Reparaturanstalt ist: eine

große Drehscheibe von 32 Fuß Durchmesser und 5 kleinere von 14 Fuß Durchmesser; auf dem Frankfurter Bahnhofe dagegen nur eine dergleichen große Drehscheibe. Außerdem sind zu Berlin zwei und zu Frankfurt eine versenkte Bahn mit Schiebeplattform angelegt.

An Bahnwärterbuden sind im Ganzen 106 vorhanden.

g. Betriebs-Maschinen und Einrichtungen.

Die Transportmittel sind in ausreichendem Maaße beschafft; es sind 15 amerikanische Lokomotive aus der Fabrik des Herrn W. Norris in Philadelphia vorhanden, die mit einem aus Blech konstruirten Funkenfänger versehen sind, der jedes Aussprühen der Funken verhindert, ohne dem zur schnellen Dampfentwickelung nöthigen Zuge des Schornsteins Eintrag zu thun. Die Anbringung dieses vom Civil-Ingenieur Klein zu Wien erfundenen Apparats, dessen Mittheilung die Gesellschaft für ein Honorar von 1500 Thlr. käuflich an sich gebracht hat, kostete für jede Maschine nur etwa 30 Thlr. und hat sich als durchaus praktisch bewährt.

Die Lokomotive werden ausschließlich mit Holz geheizt und bewähren ihren guten Ruf in ausgezeichneter Weise, indem nicht allein nur unbedeutende Reparaturen daran bisher vorgekommen sind, sondern auch bedeutend weniger Feuerungsmaterial als bei englischen Maschinen gebraucht wird. Sie unterscheiden sich in ihrem ganzen Bau von den letzteren besonders durch ihre geringere Größe, durch ihre freiliegenden Cylinder, ihre niedrigeren Triebräder u. s. w.; sind, ihrer Konstruktions-Verhältnisse wegen zwar nicht so zum Schnelllauf geeignet, wie die englischen, zeigen sich aber desto besser in der Kraftäußerung, die sich unter den ungünstigsten Verhältnissen, als: beim Anziehen, bei stabiler Verbindung der Wagen, bei glatten Schienen, überladenen Zügen, beträchtlichen Steigungen u. s. w. so vortrefflich bewährt hat, daß man selbst während der Meßzeit die stärksten Transporte mit einer Maschine hat fördern können, und nur bei der höchsten Steigung der Bahn zuweilen, wegen Glätte der Schienen durch Reif oder Schnee, genöthigt gewesen ist, eine Reserve-Maschine zu Hülfe zu nehmen.

Die 15 Lokomotive zerfallen in 3 Klassen, und zwar:

a. 5 Lokomotive, Klasse extra A. mit 12½zölligem Cylinderdurchmesser, 20 Zoll Kolbenhub und in laufender Ordnung circa 13 Tonnen (à 20 Ztr.) schwer: Concordia, Fürstenwalde, Hamburg, Gwyn und Opposition.

b. 3 Lokomotive, Klasse A. mit 11½zölligem Cylinderdurchmesser, 20 Zoll Kolbenhub und in laufender Ordnung circa 11½ Tonnen schwer: Carl Treu, Zimpel und Spree.

c. 7 Lokomotive, Klasse B. mit 10½zölligem Cylinderdurchmesser, 18 Zoll Kolbenhub und in laufender Ordnung circa 10 Tonnen schwer: Berlin, Köpenick, Frankfurt, Posen, Brandenburg, Schlesien und Oder.

Von Bahnwagen sind im Gebrauch:

9 Stück I. Klasse, à 64 Personen,
15 „ II. „ à 60 bis 72 Personen,
3 „ Stehplatzwagen à 60 Personen,

40 Stück Güterwagen à 150 bis 200 Ztr.,
4 „ Passagiergepäck-Wagen,
17 „ Equipage-Wagen, von denen 9, mit acht Rädern konstruirt, 2 Equipagen oder einen großen Frachtwagen aufnehmen, die aber auch gleichzeitig als offene Güterwagen, zum Transport von Bauholz, Brennholz, Brettern ꝛc. benutzt werden können.
4 „ Pferde-Wagen,
6 „ Vieh-Wagen.

Sie sind, mit Ausnahme der Passagiergepäck-, Pferde- und 8 Equipage-Wagen, achträdrig und mit beweglichen Achsen nach amerikanischer Art konstruirt; ruhen vorn wie hinten auf zwei fest mit einander verbundenen, nahe an einander liegenden Achsen, welche einer gemeinschaftlichen Seitendrehung (Lenkung) fähig sind, und vermöge dieser Einrichtung mit Leichtigkeit durch die kleinsten Kurven bewegt werden können. Die große Entfernung der Vorder- von den Hinterachsen, und die eigenthümliche Verbindung der Wagen durch eine hölzerne Zunge, bei der die Zug- und Druckfedern ꝛc. fortfallen, hat den Vorzug gezeigt, daß jene außerordentlich ruhig gehen, auch hat die erwähnte stabile Verbindung noch den Vortheil, daß jedes Fahrzeug blos durch Herausziehen eines Bolzens während der Fahrt von dem übrigen Theile des Zuges mit Leichtigkeit getrennt werden kann, was bei etwaigen Unglücksfällen, wo die Maschine aus der Bahn weichen sollte, von großem Werthe sein dürfte, zumal da in diesem Falle die hölzerne Zunge von selbst brechen würde. Dagegen erschien es als ein Mangel, daß die Wagen zweiter Klasse keine Seitenthüren hatten, indem die Eingänge an den Enden durch ein mögliches Zusammenstoßen der Wagen versperrt werden konnten. Es ist deshalb ein jeder dieser Wagen mit 6 Seitenthüren versehen und die innere Eintheilung auf vortheilhafte Weise nach den, beim Betriebe gemachten Erfahrungen, verändert. Zugleich ist beschlossen worden, die Stehplätze gänzlich eingehen zu lassen, die bisherige zweite Klasse in eine dritte, die jetzige erste Klasse in eine zweite zu verwandeln und eine neue erste Wagenklasse in den vorhandenen Wagen einzurichten.

Die sämmtlichen Kosten dieser Umänderung der Wagen werden sich etwa auf 7020 Thlr. belaufen, jedoch wird auch dadurch der Vortheil erreicht, daß in den Wagen jetziger zweiten (künftig dritten) Klasse 168 Plätze mehr als bisher gewonnen werden, was dem Raume von beinahe drei neuen Personenwagen gleichkommt.

Das neueste Betriebsreglement ist vom 1. Mai 1844, und wird davon unter Fahrordnung und Tarif das Nähere angeführt werden.

Mit der Königl. Postbehörde sind die Verhältnisse in der Art regulirt, daß nur postpflichtige Güter und Brieffelleisen zwischen Berlin und Frankfurt, dem Gesetz vom 3. November 1838 gemäß, unentgeltlich befördert werden müssen. Hierzu sind von Seiten der Behörde eigene Post-Eisenbahn-Wagen hergestellt, der Gesellschaft dagegen folgende Vergünstigungen bewilligt:

a. für die Einrichtung und Hergabe der Posterpeditions-Lokale auf den

Bahnhöfen zu Berlin, Fürstenwalde und Frankfurt sind die Anlagekosten mit 4650 Thlr. zinsfrei vorgeschossen und werden durch die von der Postbehörde jährlich für die Lokale zu zahlende Miethe von 350 Thlr. abgetragen;

b. alle auf der Eisenbahn transportirte nicht postpflichtige, über 40 Pfd. schwere Poststücke, sowohl des Breslauer als des Königsberger Postkourses, sei es, daß sie in den eigens erbauten Eisenbahn-Postwagen oder in den gewöhnlichen Güterwagen mit den Personen- oder mit den Güterzügen zu befördern sind, werden tarifmäßig bezahlt;

c. ist der Gesellschaft die Beförderung ihrer Dienstkorrespondenz auf der Bahn postfrei bewilligt.

Auch mit sämmtlichen Militär-Behörden ist ein Abkommen dahin getroffen, daß bei Militär- und Rekruten-Transporten der Gesellschaft im Allgemeinen dasjenige gezahlt wird, was durch die ersparten Marschtage gegen die etatsmäßigen Etappengelder erübrigt wird. — In Folge dessen sind bereits vielfache Militär-Transporte, theils mit den gewöhnlichen Zügen, theils mit Extrazügen befördert worden.

h. Betriebseinnahmen und Betriebskosten.

Der Betrieb, welcher am 23. Oktober 1842 für das Publikum eröffnet wurde, hat bis zum Ablauf des Jahres 1843 fortwährend immer günstigere Resultate gegeben, so daß in den letzten Monaten des Jahres 1843 eine verhältnißmäßig höhere Einnahme, als in den entsprechenden Monaten des Jahres 1842 erzielt worden ist. In der ersten Zeit des Betriebes im Winter $18\frac{42}{43}$ wurde dem Unternehmen ein ungewöhnlicher Vortheil dadurch zugewendet, daß der Transport einer bedeutenden Quantität Brennhölzer zum Betrage von $2573\frac{1}{4}$ Klaftern für Rechnung der Königlichen Regierung übertragen wurde, wofür die Summe von 8234 Thlr. 12 Sgr., außer 418 Thlr. Stättegeld, eingenommen wurde. Diese Einnahme ist nur als eine extraordinäre zu betrachten, die wohl nur in seltenen Fällen wiederkehren dürfte, und die daher bei Vergleichung der Betriebsresultate in den verschiedenen Jahren abgesetzt werden muß.

Die einzelnen Einnahmen seit Eröffnung der Bahn am 23. Oktober 1842 bis 31. Dezember 1843 sind nun gewesen.

| | Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|
| 1) Für Personentransport (282689 Personen) . . . . . | 246401 | 20 | 10 |
| 2) „ Passagier-Gepäck-Ueberfracht . . . . . . . . . | 6860 | 28 | 6 |
| 3) „ Güterfracht, $382705\frac{69}{110}$ Zentner, abzüglich der den Spediteuren gewährten Vergütung . . . . . . . | 66802 | 11 | 3 |
| 4) „ Eilfracht $13581\frac{28}{110}$ Zentner, abzüglich der den Spediteuren gewährten Vergütung . . . . . . . . | 5689 | 7 | 9 |
| 5) „ Viehtransport . . . . . . . . . . . . | 6980 | 6 | — |
| 6) „ Lagergeld und Provision . . . . . . . . . | 61 | 25 | 3 |
| 7) „ Miethe und Pacht . . . . . . . . . . | 3049 | 4 | 7 |
| 8) „ Zinsen . . . . . . . . . . . . . | 4528 | 26 | 8 |
| Summa der Einnahmen | 340374 | 10 | 10 |

Die Einnahmen aus dem Betriebe in den einzelnen Monaten waren:

| Monat. | 1842. | | | 1843. | | | 1844. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. |
| Januar | — | — | — | 16709 | 28 | 6 | 12883 | 22 | 6 |
| Februar | — | — | — | 23148 | 8 | — | 29939 | 25 | 9 |
| März | — | — | — | 31300 | 24 | 6 | 24463 | 9 | 6 |
| April | — | — | — | 16382 | 12 | — | 18335 | 15 | 6 |
| Mai | — | — | — | 17132 | 12 | 2 | | | |
| Juni | — | — | — | 24968 | 26 | — | | | |
| Juli | — | — | — | 44697 | 24 | 9 | | | |
| August | — | — | — | 18914 | 10 | — | | | |
| September | — | — | — | 21012 | 5 | 3 | | | |
| Oktober | — | — | — | 28295 | 20 | 4 | | | |
| November | 34659 | 26 | 6 | 34945 | 13 | 9 | | | |
| Dezember | 14573 | 3 | 3 | 15702 | 5 | — | | | |

Die Ausgaben in dem vorher angeführten Zeitraume waren:

| | | Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|
| **A. Bahnverwaltung.** | | | | |
| I. Gehalte. | | | | |
| 1) Gehalte der Ingenieure, Bahnmeister, Bahnwärter und Hülfsbahnwärter nebst Kleidererſatz | | 22429 | 27 | 7 |
| II. Instandhaltung der Bahn. | | | | |
| 1) Instandhaltung des Planums mit Böschungen, Gräben, Durchlässen u. Ueberfahrten, so wie des Oberbaues | 5608 Thlr. 3 sg. 7 pf. | | | |
| 2) Instandhaltung der Drehscheiben u. Ausweichungen | 122 „ 26 „ — „ | | | |
| 3) Reparatur der Wärterbuden, Gehege, Warnungstaf., Telegraph., Signale und Abtheilungszeichen: a. Wärterbuden, Warnungstafeln . . . 56 Thlr. 11 sg. 3 pf. b. Telegraph., Signale . 328 „ 27 „ 4 „ | 385 „ 8 „ 7 „ | | | |
| 4) Instandhaltung d. Bahngeräthe | 503 „ 19 „ 6 „ | 6619 | 27 | 10 |
| III. Instandhaltung der Gebäude und Brücken. | | | | |
| 1) Instandhaltung der Gebäude | 1249 Thlr. 2 sg. 6 pf. | | | |
| 2) Instandhaltung der Bahnwärterhäuser und Wasserstationsgebäude | 38 „ 19 „ 6 „ | | | |
| 3) Instandhaltung der Brücken | 66 „ 21 „ 2 „ | 1354 | 12 | 11 |
| Summa A. der Bahnverwaltung | | 30404 | 8 | 2 |
| **B. Transportverwaltung.** | | | | |
| I. Gehalte und Löhnungen. | | | | |
| 1) Gehalt des Ober-Maschinenmeisters, der Lokomotivführer, | | | | |

| | | Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|
| Feuerleute, Werkmeister, Wagenmeister, Kondukteure, Einnehmer, des Obergüterverwalters, der Expediteure nebst Gehülfen, der Wagenmeister, Bahnhofsaufseher, Portiers und Nachtwächter, so wie deren Kleiderersatz, ingleichen Arbeitslohn der Bahnhofs- und Packhofsarbeiter . . . . . . | | 42776 | 8 | — |
| **II. Kosten der Transportkräfte.** | | | | |
| 1) Feuerungsmaterial zum Heizen der Lokomotive . . . . . . . . . . | 33309 Thlr. 27 sg. 4 pf. | | | |
| 2) Heizung d. stehenden Dampfmaschinen, Wasserstationen, Werkstätten ꝛc. | | | | |
| a. stehende Dampfmaschinen 461 Thlr. 8 sg. — pf. | | | | |
| b. Wasserstationen, Werkstätten ꝛc. . . 1488 „ 18 „ 5 „ | 1949 „ 26 „ 5 „ | | | |
| 3) Baumöl zu den Dampfwagen, Wagenschmiere ꝛc. | | | | |
| a. Schmieröl zu den Lokomotive, zu den Pumpwerken der Wasserstationen, zu den Drehscheiben, den Krahnen und den Wagendrehtellern 3316 Thlr. 10 sg. 10 pf. | | | | |
| b. Wagenschmiere . 1225 „ 6 „ 6 „ | 4541 „ 17 „ 4 „ | 39801 | 11 | 1 |
| **III. Instandhaltung der Dampf- und Bahnwagen inkl. des erforderlichen Putzmaterials.** | | | | |
| 1) Instandhaltung von 15 Lokomotive nebst Tendern . . . . . . . . | 2018 Thlr. — sg. 10 pf. | | | |
| 2) Bahnwagen: (Thlr. sg. pf.) | | | | |
| a. 24 Personenwagen 1285 28 6 | | | | |
| b. 36 Güterwagen . 1081 14 5 | | | | |
| c. 8 Passagiergepäckwagen . . . . 166 11 6 | | | | |
| d. 17 Equipagewag. 82 6 — | | | | |
| e. 6 Viehwagen . 178 13 9 | | | | |
| f. 4 Pferdewagen . 2 15 — | | | | |
| g. 4 Postwagen . . 58 20 9 | 2855 „ 19 „ 11 „ | 4873 | 20 | 9 |
| **IV. Transportgeräthe und Werkzeuge.** | | | | |
| 1) Instandhaltung der stehenden Dampfmaschinen, der Werkstätten und des Bahnhofs-Inventariums, so wie Ersatz der in Abgang gekommenen Geräthe durch neue: | | | | |
| a. stehende Dampfmaschinen . . . | 27 Thlr. 14 sg. 7 pf. | | | |
| b. Werkzeuge ꝛc. . . . . . . . . | 293 „ 21 „ 9 „ | 321 | 6 | 4 |
| **V. Erleuchtung.** | | | | |
| 1) Für Erleuchtung der Bahnhöfe und der Bahn, so wie der Empfangs- und Arbeitszimmer inkl. eines Zuschusses zur Erleuchtung der neuen Straßen beim Berliner Bahnhofe, ingleichen der Telegraphen und Wärterbuden so wie der Lokomotive und Wagen, während der Abendfahrten . . . | | 4158 | 4 | 6 |
| Latus . | | 91930 | 20 | 8 |

| | Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|
| Transport . | 91930 | 20 | 8 |
| VI. Heizung der Empfangs- und Arbeitszimmer . . . . | 1646 | 28 | 6 |
| VII. Druckkosten. | | | |
| 1) Für Billets und Stempelgeräthe, Druck- und Insertionskosten . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 3213 | 2 | 7 |
| VIII. Insgemein. | | | |
| 1) Für diverse Ausgaben bei der Transportverwaltung . . | 2877 | 27 | 10 |
| Summa B. Transportverwaltung . | 99668 | 19 | 7 |
| C. Allgemeine Verwaltungskosten. | | | |
| I. Gehalte. | | | |
| 1) Gehalt des Syndikus, Spezial-Direktors, Rendanten, Kontroleurs, der Bahnhofs-Inspektoren, des Registrators, Expedienten, Buchhalters, der Kassen- und Bureau-Boten nebst Kleiderersatz . . . . . . . . . . . . . . . . | 10316 | 18 | 4 |
| II. Bureau-Kosten. | | | |
| 1) Für Schreib- und Zeichnenmaterialien, Copialien, Buchbinderarbeiten, Diäten an Kanzelisten, Porto, Droschkengelder und verschiedene Ausgaben . . . . . . . . . . | 3171 | 7 | 5 |
| III. Amtsreisekosten . . . . . . . . . . . . . . . | 379 | 20 | 6 |
| IV. Abgaben und Feuerversicherungskosten . . . . . . | 989 | 10 | — |
| V. Insgemein für diverse Ausgaben, Gratifikationen, Vergütungen rc. . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 1997 | — | 8 |
| Summa C. Allgemeine Verwaltungskosten . | 16853 | 26 | 11 |
| D. Zinsen. | | | |
| 1) Zinsen der Stammaktien . . 2,200000 Thlr. à 5 Proz. | 110000 | — | — |
| 2) „ „ Prioritätsaktien . 600000 „ à 4 „ | 24000 | — | — |
| Summa D. Zinsen . | 134000 | — | — |
| Rekapitulation. | | | |
| A. Bahnverwaltung . . . . . . . . . . . . . . . . | 30404 | 8 | 2 |
| B. Transportverwaltung . . . . . . . . . . . . . | 99668 | 19 | 7 |
| C. Allgemeine Verwaltungskosten . . . . . . . . . | 16853 | 26 | 11 |
| D. Zinsen . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 134000 | — | — |
| Summa der Ausgaben . | 280926 | 24 | 8 |
| „ „ Einnahmen . | 340374 | 10 | 10 |
| Bleibt Ueberschuß . | 59447 | 16 | 2 |
| Hiervon 2 Prozent Dividende auf die Stammaktien . | 44000 | — | — |
| Bleiben für den Reservefonds . | 15447 | 16 | 2 |
| Der Reservefonds hatte hiernach mit Hinzurechnung des Werths der vorräthigen Unterlagshölzer, Schienen, Befestigungsmittel und Räder mit Achsen, im Betrage von . . . | 41167 | 14 | 9 |
| am 1. Januar 1844 einen Aktivbestand von . . . . | 56615 | — | 11 |
| wozu noch künftig anderweite Ueberschüsse aus dem Baufonds hinzutreten werden. | | | |

Die nach dem Vorhergehenden sich herausstellenden Resultate sind folgende:

Es betragen seit Eröffnung des Betriebes die eigentlichen Betriebskosten nach Prozenten der Einnahme etwa . . . . . . . . . $38\frac{1}{10}$ Proz. oder pro Nutzmeile (da $26297\frac{3}{4}$ Nutzmeilen gemacht sind) durchschnittlich 4 Thlr. 7 Sgr. 5,5 Pf.

Die Verwaltungs- und Betriebskosten zusammen nach Prozenten der Einnahme etwa . . . . . . . . $43\frac{1}{3}$ Proz. oder pro Nutzmeile durchschnittlich . . . 4 Thlr. 23 Sgr. 11,7 Pf.

Demnach betrugen die Ausgaben für eine Fahrt von Berlin nach Frankfurt, oder umgekehrt, auf $10\frac{3}{4}$ Meilen durchschnittlich:

| | |
|---|---|
| an Betriebskosten . . . . . . . . . . . | 45 Thlr. 20 Sgr. 2 Pf. |
| und an Betriebs- und Verwaltungskosten zusammen . . . . . . . . . . . . . . | 51 „ 17 „ 8 „ |

Die Betriebs- und Verwaltungskosten zusammen bei einer annähernden Vertheilung der Generalkosten beliefen sich:

| | |
|---|---|
| pro Person und Meile . . . . . . . . . . . . | 1 Sgr. 5,57 Pf. |
| „ Zentner und Meile . . . . . . . . . . . . | — „ 4,52 „ |

und ergaben sich diese Durchschnittszahlen aus nachstehender Zusammenstellung der Kosten des Personen- und Gütertransports:

a. Die Ausgaben inkl. Zinsen betragen 280926 Thlr. 24 Sgr. 8 Pf.

| | |
|---|---|
| Die Ausgaben inkl. Zinsen betragen | 280926 Thlr. 24 Sgr. 8 Pf. |
| Hiervon gehen ab für gezahlte Zinsen . . . . . . . . . . . . | 134000 „ — „ — „ |
| bleiben | 146926 Thlr. 24 Sgr. 8 Pf. |

an Betriebs- und Verwaltungskosten. Hiervon wurde verausgabt, bei einer annähernden Vertheilung der gemeinschaftlichen Ausgaben für den Personen- und Equipagen-

| | |
|---|---|
| Transport circa . . . . . . . . | 92988 Thlr. 21 Sgr. 5 Pf. |
| für Güter- und Viehtransport . . | 53938 „ 3 „ 3 „ |
| | 146926 Thlr. 24 Sgr. 8 Pf. |

Da der Transport der 638 Equipagen circa 1722 Thlr. 21 Sgr. 5 Pf. an Kosten verursachte, so blieben 91266 Thlr. als Ausgabe für den Personen-Transport. Es wurden aber im Jahre 1842

| | |
|---|---|
| eine Person . . . . . . . . . . . . . | $255883\frac{1}{2}$ Meilen |
| weit, und im Jahre 1843 eine Person . . . | $1,613881\frac{1}{2}$ „ |
| zusammen | 1,869765 Meilen |

weit bewegt. Es hat mithin eine Person eine Meile weit zu bewegen 1 Sgr. 5,57 Pf. gekostet.

b. An Gütern und Vieh wurden transportirt im Ganzen $4,289739\frac{3}{4}$ Ztr. eine Meile weit, es hat also 1 Ztr. eine Meile weit zu bewegen 4,52 Pf. gekostet, und eine Person so viel als 3,9 Ztr. Güter.

c. Bei jeder im Jahr 1843 durchlaufenen Meile haben die Kosten der Lokomotive-Reparatur durchschnittlich betragen 1 Sgr. 10,3 Pf., die

Kosten für Gehalt der Lokomotivführer und Feuerleute aber 5 Sgr. 8,5 Pf.

d. Die Reparaturkosten haben betragen pro Personenwagen auf jede durchlaufene Meile . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 6,28 Pf.
der Güter- und anderen Wagen . . . . . . . . . 4,46 „
im Durchschnitt ein Wagen pro durchlaufene Meile . . 5,20 „
Für Wagenschmiere wurden 1225 Thlr. 6½ Sgr. verausgabt, 4 Räder kosteten daher durchschnittlich für jede durchlaufene Meile 1,24 Pf.

Betrachten wir nun die Leistungen der Lokomotive und später der Bahnwagen genauer, so ergeben sich folgende Resultate:

Vom 23. Oktober 1842 bis 1. Januar 1843 wurden durchlaufene Meilen 4648 zurückgelegt.

Für das volle Betriebsjahr 1843 stellen sich folgende stattgefundene Verhältnisse heraus:

Es wurden in diesem Zeitraume durch die Lokomotive der regelmäßigen Personenzüge, Güterzüge und extra Personen- und Güterzüge zurückgelegt an Nutzmeilen . . . . . . . . . . . . . . 26297¾ Meilen,
von der zweiten Lokomotive bei Hülfsleistungen . . . 1489 „
von den Lokomotive mit Arbeitszügen, an Materialien-, Lehm- und Sandtransport zur Vollendung der Bauanlage gehörig . . . . . . . . . . . . . . 1696½ „
in Summa 29483¼ Meilen.

Es sind also für den Betrieb . . . . . . . . 27786 „
durchlaufen, wovon 26297¾ Nutzmeilen sind. Das Verhältniß zwischen durchlaufenen Meilen und Nutzmeilen stellt sich also beinahe wie 14 : 13.

Die geringste Meilenanzahl ist im Monat April zurückgelegt worden, und zwar für den Betrieb . . . . . . . . . . . . 1990 Meilen,
und von den Arbeitszügen . . . . . . . . . . . . 250 „
2240 Meilen.

Dagegen die größte Meilenanzahl im Monat Juli, und zwar
2619¾ Meilen
für den Betrieb und von den Arbeitslokomotive . . . 107 „
2726¾ Meilen.

Nach dem Fahrplan sollten in den genannten beiden Monaten gefahren werden resp. 1935 und 1999½ Meilen.

Die oben angegebenen 29483¼ Meilen sind durchlaufen worden von den Lokomotive:

Lokomotive-Klasse B.

| | 1842. | 1843. | In Summa. |
|---|---|---|---|
| Berlin . . . . . . . . . . | 412¾ | 488 | 900¾ |
| Köpenick . . . . . . . . . | — | 1750¾ | 1750¾ |
| Posen . . . . . . . . . . | 365¾ | 1974 | 2339¾ |
| Schlesien . . . . . . . . . | 763¾ | 2150¼ | 2914 |
| Frankfurt . . . . . . . . . | 605¼ | 2804½ | 3409¾ |

| | 1842. | 1843. | In Summa. |
|---|---|---|---|
| Oder . . . . . . . . . . . . | 799 | 2906¼ | 3705¼ |
| Brandenburg . . . . . . . . | 833¾ | 3275¾ | 4109½ |

Lokomotive-Klasse A.

| | 1842. | 1843. | In Summa. |
|---|---|---|---|
| Carl Treu . . . . . . . . . . | — | 303¾ | 303¾ |
| Zimpel . . . . . . . . . . . | — | 1495½ | 1495½ |
| Spree . . . . . . . . . . . | 317½ | 2295 | 2612½ |

Lokomotive-Klasse extra A.

| | 1842. | 1843. | In Summa. |
|---|---|---|---|
| Konkordia . . . . . . . . . | — | 1274¾ | 1274¾ |
| Fürstenwalde . . . . . . . . | — | 2067¼ | 2067¼ |
| Hamburg . . . . . . . . . | 550¼ | 1530 | 2080¼ |
| Gwyn . . . . . . . . . . . | — | 2555¾ | 2555¾ |
| Opposition . . . . . . . . . | — | 2611¾ | 2611¾ |
| Summa . | 4648 | 29483¼ | 34131¼ |

Von den angegebenen 26297¼ Nutzmeilen sind zurückgelegt worden:

| | |
|---|---|
| mit Personenzügen . . . . . . . . . . . . . . | 16022¾ Meilen, |
| mit Güterzügen . . . . . . . . . . . . . . . | 10275 „ |
| | 26297¾ Meilen. |

Zum Anheizen der Lokomotive, für Reserve-Lokomotive rc. und als Heizmaterial während der Fahrt wurden im Ganzen im Jahre 1843 verbraucht $5001\frac{7}{16}$ Klafter kiefern Hölz, weshalb durchschnittlich:

| | |
|---|---|
| pro laufende Meile . . . . . . . . . . . . . . | 18,32 Kubikfuß |
| „ Nutzmeile . . . . . . . . . . . . . . . . | 19,6 „ |

verbraucht worden.

Der Verbrauch pro durchlaufene Meile inkl. Anheizen der Lokomotive variirte bei den Personenzügen zwischen 13,21 und 19,9 Kubikfuß, bei den Güterzügen zwischen 17,34 und 27,7 Kubikfuß, je nachdem die Witterungsverhältnisse und die zu transportirende Last, der Zustand der Maschine und die Geschicklichkeit des Lokomotiveführers darauf einwirkten. Die durchschnittliche Konsumtion von Brennmaterial inkl. Anheizen der Lokomotive und zur Reserve betrug, pro Nutzmeile der Personenzüge berechnet, 17,5 Kubikfuß, pro Nutzmeile der Güterzüge aber 22,9 Kubikfuß, und variirte bei den Personenzügen zwischen 15,0 und 22,4 Kubikfuß, bei den Güterzügen aber zwischen 18,23 und 18,9 Kubikfuß als Durchschnittszahl eines Monats und aller darin thätig gewesenen Lokomotive. Die geringste Menge Brennmaterial ist im Monat August, die größte Menge im Monat März konsumirt worden.

Der Durchschnittspreis des angekauften Holzes inkl. Kleinmachen und Aufsetzen betrug pro Klafter 5 Thlr. 19½ Sgr. und hat deshalb durchschnittlich die durchlaufene Meile 28 Sgr. 9 Pf., die zurückgelegte Nutzmeile 1 Thlr. — Sgr. 9 Pf., die zurückgelegte Nutzmeile der Personenzüge 27 Sgr. 5,7 Pf., die der Güterzüge 1 Thlr. 5 Sgr. 11,4 Pf. an Brennmaterial gekostet.

An Gallipoli-Oel sind im Betriebsjahre 1843 zum Reinigen und Putzen der Lokomotive, so wie als Schmiermaterial für die Räder der Lokomotive nebst Tender, verbraucht worden 160 Ztr. 97½ Pfd., demnach für die durchlaufene Meile 19,2 Loth. Der Durchschnittspreis dieses Oels war 16 Thlr. 21 Sgr.; folglich kostet die durchlaufene Meile 2 Sgr. 8 Pf., die Nutzmeile aber 2 Sgr. 10,5 Pf.

Die Kosten für das in die Höhe Pumpen des Wassers in Berlin und Frankfurt vermittelst zweier kleinen Dampfmaschinen, so wie das Vorwärmen auf allen Stationen, haben im Jahre 1843 betragen 1061 Thlr. 6 Sgr. 4 Pf. und folglich für die durchlaufene Meile 1 Sgr. 1 Pf., für die Nutzmeile aber 1 Sgr. 2½ Pf.

Die Steigungsverhältnisse der Bahn sind zwischen Berlin und Briesen so außerordentlich günstig, daß hier kleine Lokomotive zum Betriebe, namentlich zur Förderung der Personenzüge, in Anspruch kommen konnten, während zwischen Briesen und Frankfurt, der starken Steigungen wegen, durch stärkere Maschinen die Züge befördert werden mußten. Durch diese Steigungen wurde bei schweren Zügen eine Hülfslokomotive nothwendig. Von diesen Hülfslokomotive sind im Jahre 1843 zurückgelegt 620¼ Meilen und dazu an Feuerungsmaterial verbraucht 101 Klftr. 76 Kubikfuß Brennholz; die Kosten dafür haben also betragen . . . . . . . 574 Thlr. 12 Sgr. 10 Pf.

| | | |
|---|---|---|
| hierzu treten die repartirten Kosten für eine durchlaufene Meile an Schmieröl mit . . . . . . | 2 Sgr. 8 Pf. | |
| für Vorwärmen und in die Höhe Pumpen des Wassers . . . . | 1 „ 1 „ | |
| an Reparaturkosten der Lokomotive . . . . | 1 „ 10,3 „ | |
| | 5 Sgr. 7,3 Pf. | |
| also für 620¼ Meilen . . . . . . . . | | 115 Thlr. 27 Sgr. 2 Pf. |
| | | 690 Thlr. 10 Sgr. — Pf. |

Diese Kosten repartiren sich auf die verschiedenen Betriebszeiten, so daß davon auf die Monate Januar, April, Mai, August, September und Dezember, in denen kein Meßverkehr Statt findet und deshalb nur selten schwere Züge zu befördern sind, 48 Thlr. 27 Sgr. 1 Pf. für 46½ Meilen, auf die 6 Monate Februar, März, Juni, Juli, Oktober und November hingegen, in welchen sehr viele durch den Meßverkehr bedingte starke Züge vorkommen, 641 Thlr. 12 Sgr. 11 Pf. für 573¾ Meilen fallen. Dieselben würden aber auch bei der sonst für normal erachteten Steigung von 1 : 300 nur zum geringsten Theil vermieden werden können, da schwere Züge, wie sie der Meßverkehr erfordert, auch bei einer Steigung von 1 : 300 nicht ohne Hülfslokomotive zu befördern sein würden.

Zwischen Briesen und Frankfurt findet aber auch schon, da die Personenzüge auf dieser Strecke von einer großen Maschine extra A. befördert

worden, während sie auf der Strecke zwischen Berlin und Briesen nur von einer kleinern Klasse B. gezogen wurden, eine größere Konsumtion von Brennmaterial Statt, und zwar betrug dies im Jahre 1843 = $84\frac{1}{10}$ Klafter oder 475 Thlr. 4 Sgr. 11 Pf.

Auch selbst diese unbedeutenden Mehrkosten, im Verhältniß zu den Gesammtkosten des Brennmaterials, die im Jahre 1843: 28258 Thlr. 3 Sgr. 8 Pf. betragen haben, können nicht ganz den Statt findenden Steigungen zur Last gelegt werden, da auch bei Steigungen von nur $\frac{1}{300}$ schwere Züge, die zwischen Berlin und Briesen von minder kräftigen Maschinen bewegt würden, zwischen Briesen und Frankfurt von bei weitem kräftigeren Maschinen befördert werden müßten, und auf dieser Strecke dann ebenfalls eine, wenn auch geringere, Differenz beim Brennmaterial Statt finden würde. —

Da diese Steigungen außer den so eben berechneten keine größeren Ausgaben hervorgerufen haben und beim Betriebe selbst die Vertheilung der dienstthuenden Lokomotive so Statt findet, daß in Briesen die Reserve-Lokomotive, so wie in Frankfurt bei jedem abgehenden Zuge noch eine geheizte diensthabende Maschine vorhanden ist, so wird in Bezug auf die, bei schweren Zügen zu leistende Hülfe, durch Schieben auf den starken Steigungen durchaus weder eine größere Anzahl Lokomotive, noch ein größeres Personal nothwendig, und ist durch diese Resultate die bisher Statt gehabte Meinung der großen Kostspieligkeit des Betriebes auf solchen Steigungen wohl hinreichend widerlegt.

Beim regelmäßigen Betriebe legt eine Lokomotive-Klasse B. täglich durchschnittlich 11 Meilen zwischen Berlin und Briesen, eine Lokomotive-Klasse extra A. täglich 10 Meilen zwischen Briesen und Frankfurt mit den Personenzügen zurück, wogegen eine Maschine mit dem Güterzuge Klasse extra A. täglich $10\frac{1}{4}$ Meilen zurücklegt. Diese Arbeit verrichtet die Lokomotive häufig mehrere Monate hinter einander, ohne nur einen Tag in Ruhe gesetzt zu werden oder in Reparatur zu kommen. Auf diese Weise ist die

| | | |
|---|---|---|
| Oder beinahe | 6 | Monat, |
| Brandenburg | $4\frac{2}{3}$ | „ |
| Schlesien | $3\frac{2}{3}$ | „ |
| Frankfurt | 4 | „ |
| Köpenick | $2\frac{2}{3}$ | „ |
| Spree | 3 | „ |
| Zimpel | $2\frac{2}{3}$ | „ |
| Gwyn | $2\frac{1}{2}$ | „ |
| Konkordia | $2\frac{1}{6}$ | „ |

hinter einander im täglichen Gebrauch gewesen. Die Anzahl von 15 Lokomotive, die allerdings beim gewöhnlichen Betriebe nicht gebraucht werden, reicht während der Messe kaum aus, da dann oft alle 15 an einem Tage in Thätigkeit sind. Während im ganzen Jahre 1843 nur 10 unbedeutende Betriebsstörungen vorfielen und durchaus kein Unglücksfall zu beklagen ist, wurden im Jahre 1843 auch nur dreimal Hülfslokomotive herbeigerufen, und zwar am 23. Januar, 9. Februar und 14. Dezember 1843. Hierdurch wurde

am 23. Januar die Fahrt um 1¼ Stunden, am 9. Februar um 1 Stunde und 10 Minuten, am 14. Dezember um 20 Minuten zwar verzögert, aber sonst keine weiteren Störungen oder Unfälle herbeigeführt.

Die verschiedenen Bahnwagen haben zurückgelegt an Meilen:

| Namen der Wagen. | 1842. | 1843. | In Summa. |
|---|---|---|---|
| Königswagen | — | 76½ | 76½ |
| Personenwagen I. Klasse Nr. 2. | 344 | 222 | 566 |
| " " " " 3. | 440¾ | 3188½ | 3629¼ |
| " " " " 4. | 548¼ | 3374½ | 3922¾ |
| " " " " 5. | 677¼ | 2701 | 3378¼ |
| " " " " 6. | 333¼ | 2406½ | 2739¾ |
| " " " " 7. | 430 | 2647 | 3077 |
| " " " " 8. | — | 1820 | 1820 |
| " " " " 9. | — | 1429¼ | 1429¼ |
| Personenwagen II. Klasse Nr. 51. | — | 254¼ | 254¼ |
| " " " " 52. | 301 | 2707½ | 3008½ |
| " " " " 53. | 494½ | 3552¼ | 4046¾ |
| " " " " 54. | 225¾ | 3915¾ | 4141½ |
| " " " " 55. | 258 | 1701 | 1959 |
| " " " " 56. | 494½ | 1887¾ | 2382¼ |
| " " " " 57. | 290¼ | 1200¼ | 1490½ |
| " " " " 58. | 344 | 3109¼ | 3453¼ |
| " " " " 59. | 290¼ | 4381 | 4671¼ |
| " " " " 60. | 537½ | 4517½ | 5055 |
| " " " " 61. | 236½ | 3246½ | 3483 |
| " " " " 62. | 387 | 3073¾ | 3460¾ |
| " " " " 63. | 333¼ | 666 | 999¼ |
| " " " " 64. | 118½ | 3689 | 3807½ |
| " " " " 65. | 419¼ | 877¼ | 1296½ |
| Güterwagen Nr. 101. | 408½ | 1494¼ | 1902¾ |
| " " 102. | 408½ | 1053½ | 1462 |
| " " 103. | 397½ | 1204 | 1601½ |
| " " 104. | 354¾ | 1580¼ | 1935 |
| " " 105. | 462¼ | 1608¾ | 2071 |
| " " 106. | 354¾ | 1462 | 1816¾ |
| " " 116. | 333¼ | 1558¾ | 1892 |
| " " 117. | 449 | 1601¾ | 2050¾ |
| " " 118. | 483¾ | 1501¼ | 1985 |
| " " 119. | 666½ | 2128½ | 2795 |
| " " 120. | 548¼ | 2225¼ | 2773½ |
| " " 121. | 365½ | 1415¼ | 1780¾ |
| " " 122. | 290¼ | 978¼ | 1268½ |
| " " 123. | 462¼ | 1075 | 1537¼ |
| " " 124. | 516 | 1300¾ | 1816¾ |
| " " 125. | 655¾ | 2149¾ | 2805½ |
| " " 126. | 301 | 1429¾ | 1730¾ |
| " " 127. | 365½ | 1193¼ | 1558¾ |
| " " 128. | 365½ | 1687¾ | 2053¼ |
| " " 129. | 365½ | 1436¾ | 1802¼ |
| " " 130. | 311¼ | 1139½ | 1450¾ |
| " " 131. | 397¾ | 1587¼ | 1985 |
| " " 132. | 247¼ | 1171¾ | 1419 |
| " " 133. | 365½ | 1268½ | 1634 |

| Namen der Wagen. | 1842. | 1843. | In Summa. |
|---|---|---|---|
| Güterwagen Nr. 134. | — | 989 | 989 |
| „ „ 135. | — | 784¾ | 784¾ |
| „ „ 136. | — | 860 | 860 |
| „ „ 137. | — | 935¼ | 935¼ |
| „ „ 138. | — | 1324¼ | 1324¼ |
| „ „ 139. | — | 1634 | 1634 |
| „ „ 140. | — | 4930¾ | 4930¾ |
| „ „ 141. | — | 5076½ | 5076½ |
| „ „ 142. | — | 4890¾ | 4890¾ |
| „ „ 143. | — | 3868¾ | 3868¾ |
| Offene Güterwagen Nr. 201. | 182¼ | 1333 | 1515¼ |
| „ „ „ 202. | 150½ | 1333 | 1483½ |
| „ „ „ 203. | 236½ | 1462 | 1698½ |
| „ „ „ 204. | 161¼ | 1200¼ | 1361½ |
| „ „ „ 205. | 182¾ | 1214¾ | 1397½ |
| „ „ „ 206. | 193½ | 1462 | 1655½ |
| Stehplatzwagen Nr. 207. | — | 2343½ | 2343½ |
| „ „ 208. | — | 2262½ | 2262½ |
| „ „ 209. | — | 1687¾ | 1687¾ |
| Viehwagen Nr. 251. | — | 623½ | 623½ |
| „ „ 252. | — | 946 | 946 |
| „ „ 253. | — | 849¼ | 849¼ |
| „ „ 254. | 75¼ | 849¼ | 924½ |
| „ „ 255. | 75¼ | 1204 | 1279¼ |
| „ „ 256. | 21¾ | 1128¾ | 1150½ |
| 4rädr. Bagagewagen Nr. 301. | 193½ | 247¼ | 440¾ |
| „ „ „ 302. | 258 | 935¼ | 1193¼ |
| „ „ „ 303. | 365½ | 1032 | 1397½ |
| „ „ „ 304. | 236½ | 752½ | 989 |
| Pferdewagen Nr. 321. | 139¾ | 784¾ | 924½ |
| „ „ 322. | 129 | 548¼ | 677¼ |
| „ „ 323. | 75¼ | 580½ | 655¾ |
| „ „ 324. | 118¼ | 634¼ | 752½ |
| Postgüterwagen Nr. 337. | — | 2107 | 2107 |
| „ „ 338. | — | 3966¾ | 3966¾ |
| „ „ 339. | 580¼ | 3128½ | 3708¾ |
| „ „ 340. | 548½ | 3097½ | 3646 |
| Kleine Equipagewagen Nr. 341. | 204¼ | 290¼ | 494½ |
| „ „ „ 342. | 215 | 1537¼ | 1752¼ |
| „ „ „ 343. | 21½ | 494½ | 516 |
| „ „ „ 344. | 75¼ | 978¼ | 1053½ |
| „ „ „ 345. | 193½ | 860 | 1053½ |
| „ „ „ 346. | 129 | 1075 | 1204 |
| „ „ „ 347. | 150½ | 580½ | 731 |
| „ „ „ 348. | 96¾ | 1075 | 1171¾ |
| Große Equipagewagen Nr. 371. | 64½ | 2279 | 2343½ |
| „ „ „ 372. | — | 2282½ | 2282½ |
| „ „ „ 373. | — | 1945¾ | 1945¾ |
| „ „ „ 374. | 10¾ | 2217¾ | 2228½ |
| „ „ „ 375. | — | 1978 | 1978½ |
| „ „ „ 376. | 21¼ | 2408 | 2429 |
| Summa | 22485¾ | 174906 | 197391¾ |

Digitized by Google

Es sind also von sämmtlichen Wagen zurückgelegt worden:

| | | |
|---|---|---|
| 1842 | . . . . . . . . | 22485¾ Meilen |
| 1843 | . . . . . . . . | 174906 „ |
| | Zusammen | 197391¾ Meilen. |

c. Fahrordnung, Tarif.

Täglich finden sowohl zwei Personen- als auch zwei Güterzüge von Berlin nach Frankfurt und umgekehrt Statt. Mit den Personenzügen werden Personen in der I., II. und III. Wagenklasse, Passagiergepäck, Equipagen und Eilfracht; mit den Güterzügen dagegen Personen in Wagen II. und III. Klasse, so wie Equipagen, Frachtgüter und Vieh befördert. — Im Sommer werden außer diesen regelmäßigen Dampfwagenzügen jeden Sonntag und Mittwoch, Vergnügungsfahrten von Berlin nach Rummelsburg, Köpenick, Friedrichshagen und Erkner hin und zurück gegen ermäßigte Fahrpreise gemacht.

Die Fahrt dauert auf der ganzen Strecke:

a. Bei Tage.

2 Stunden 40 Minuten, und zwar:

| | | |
|---|---|---|
| von Berlin bis Köpenick . . . . . | 1½ Meilen | 18 Minuten. |
| Aufenthalt . . . . . . . . . . . | | 5 „ |
| von Köpenick bis Erkner . . . . . | 1¾ Meilen | 22 „ |
| Aufenthalt . . . . . . . . . . . | | 5 „ |
| von Erkner bis Fürstenwalde . . . . | 3 Meilen | 38 „ |
| Aufenthalt . . . . . . . . . . . | | 10 „ |
| von Fürstenwalde bis Briesen . . . | 2 Meilen | 24 „ |
| Aufenthalt . . . . . . . . . . . | | 2 „ |
| von Briesen bis Frankfurt . . . . . | 2½ Meilen | 36 „ |
| | 10¾ Meilen | 2 St. 40 Minuten. |

| | |
|---|---|
| also für die Fahrt | 2 Stunden 18 Minuten. |
| für den Aufenthalt | — „ 22 „ |
| | 2 Stunden 40 Minuten. |

b. Bei Abend.

3 Stunden 10 Minuten, und zwar:

| | | |
|---|---|---|
| von Berlin bis Köpenick . . . . . | 1½ Meilen | 23 Minuten. |
| Aufenthalt . . . . . . . . . . . | | 5 „ |
| von Köpenick bis Erkner . . . . . | 1¾ Meilen | 27 „ |
| Aufenthalt . . . . . . . . . . . | | 5 „ |
| von Erkner bis Fürstenwalde . . . . | 3 Meilen | 45 „ |
| Aufenthalt . . . . . . . . . . . | | 10 „ |
| von Fürstenwalde bis Briesen . . . . | 2 Meilen | 30 „ |
| Aufenthalt . . . . . . . . . . . | | 5 „ |
| von Briesen bis Frankfurt . . . . . | 2½ Meilen | 40 „ |
| | 10¾ Meilen | 2 St. 45 Minuten |

| | |
|---|---|
| also für die Fahrt | 2 Stunden 45 Minuten. |
| für den Aufenthalt | — „ 25 „ |
| | 3 Stunden 10 Minuten. |

## Fahrpreise der Personen.

| | Berlin. | | | | | | Köpenick. | | | | | | Erkner. | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1. | | 2. | | 3. | | 1. | | 2. | | 3. | | 1. | | 2. | | 3. | |
| | T. | sg. | T. | sg. | T. | sg. | T. | sg. | T. | sg. | T. | sg. | T. | sg. | T. | sg. | T. | sg. |
| Berlin . . . . | — | — | — | — | — | — | — | 15 | — | 7½ | — | 4 | 1 | — | — | 17½ | — | 10 |
| Köpenick . . . | — | 15 | — | 7½ | — | 4 | — | — | — | — | — | — | — | 15 | — | 10 | — | 6 |
| Erkner . . . . | 1 | — | — | 17½ | — | 10 | — | 15 | — | 10 | — | 6 | — | — | — | — | — | — |
| Fürstenwalde | 1 | 22½ | 1 | 7½ | — | 22½ | 1 | 7½ | 1 | — | — | 18½ | — | 22½ | — | 20 | — | 12½ |
| Briesen. . . . | 2 | 10 | 1 | 20 | 1 | — | 1 | 25 | 1 | 12½ | — | 26 | 1 | 10 | 1 | 2½ | — | 20 |
| Frankfurt . . | 3 | — | 2 | 5 | 1 | 7½ | 2 | 15 | 1 | 27½ | 1 | 3½ | 2 | — | 1 | 17½ | — | 27½ |

| | Fürstenwalde. | | | | | | Briesen. | | | | | | Frankfurt. | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1. | | 2. | | 3. | | 1. | | 2. | | 3. | | 1. | | 2. | | 3. | |
| | T. | sg. | T. | sg. | T. | sg. | T. | sg. | T. | sg. | T. | sg. | T. | sg. | T. | sg. | T. | sg. |
| Berlin . . . . | 1 | 22½ | 1 | 7½ | — | 22½ | 2 | 10 | 1 | 20 | 1 | — | 3 | — | 2 | 5 | 1 | 7½ |
| Köpenick . . . | 1 | 7½ | 1 | — | — | 18½ | 1 | 25 | 1 | 12½ | — | 26 | 2 | 15 | 1 | 27½ | 1 | 3½ |
| Erkner . . . . | — | 22½ | — | 20 | — | 12½ | 1 | 10 | 1 | 2½ | — | 20 | 2 | — | 1 | 17½ | — | 27½ |
| Fürstenwalde | — | — | — | — | — | — | — | 17½ | — | 12½ | — | 7½ | 1 | 7½ | — | 27½ | — | 15 |
| Briesen. . . . | — | 17½ | — | 12½ | — | 7½ | — | — | — | — | — | — | — | 20 | — | 15 | — | 7½ |
| Frankfurt . . | 1 | 7½ | — | 27½ | — | 15 | — | 20 | — | 15 | — | 7½ | — | — | — | — | — | — |

**Bei Extrafahrten im Sommer:**

| | II. Klasse. | III. Klasse. |
|---|---|---|
| von Berlin nach Köpenick hin und zurück . . . . | 12½ sg. | 7½ sg. |
| „ „ „ Erkner „ „ „ . . . . | 25 „ | 15 „ |

## Nähere Bestimmungen.

1. Kinder unter 5 Jahren, die ihren Platz auf dem der Angehörigen finden, zahlen Nichts. Aeltere Kinder müssen Billets lösen, jedoch können zwei Kinder unter 10 Jahren auf ein Billet mitgenommen werden.
2. Einzelne bestimmte Plätze werden nicht verkauft und können nicht belegt werden. Dagegen werden die Koupés erster Klasse zu 8 Personen und zweiter Klasse zu resp. 10 und 17 Personen in Berlin und Frankfurt nach einem Bestimmungsorte auf Verlangen zu den obigen Normalsätzen im Ganzen verkauft und durch Koupé-Scheine belegt. Solche ganze Scheine werden jedoch nur eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges ausgegeben. Wer ein ganzes Koupé nimmt, kann in demselben 2 Personen über die Billetzahl unentgeltlich mitnehmen.
3. Sichtlich kranke oder trunkene Personen, oder solche, welche durch ihre Nachbarschaft oder durch ungebührliches Betragen den Mitreisenden augenscheinlich lästig fallen, können zur Mit-, resp. Weiterreise (mit Verlust des gezahlten Fahrgeldes) nicht zugelassen werden.
4. Nur für den bevorstehenden und darauf folgenden Zug erfolgt Annahme der Anmeldung und der Billetverkauf. Das Billet-Verkaufs-Bureau wird in Berlin und Frankfurt fünf Minuten, auf den Zwischenstationen aber 15 Minuten vor der bestimmten Abgangszeit geschlossen und findet deshalb nur bis dahin der Verkauf von Billets zu der bevorstehenden Fahrt Statt. Wer nach diesem Zeitpunkte beim Eintreffen des Wagenzuges nicht zum sofortigen Einsteigen bereit ist, verliert das Recht zum Mitfahren, selbst wenn er bereits ein Fahrbillet gelöst hat; auch wird der gezahlte Betrag ihm alsdann nicht zurückerstattet. Auf den Zwischenstationen können die Billets nicht unbedingt, sondern nur unter dem Vorbehalte verkauft werden, daß noch unbesetzte Plätze vorhanden sind.
5. Das Fahrbillet ist nur für die darauf gestempelte Fahrt gültig, und hat der Passagier sofort zu prüfen, ob es auf die gewünschte Fahrt lautet; spätere Reklamationen können nicht berücksichtigt werden und bezahltes Fahrgeld wird nicht zurückgegeben.
6. Das Billet muß beim Eintritt in die Versammlungs-Lokale, welche mindestens eine Stunde vor jeder Abfahrt geöffnet sind, auf Verlangen, jedenfalls aber dem Kondukteur beim Einsteigen in die Wagen vorgezeigt werden. Wenn dasselbe nur auf eine Station lautet, so wird es, so wie die Koupéscheine, vom Kondukteur vor der Abfahrt abgenommen; ist es aber auf mehr als eine Station gelöst, so trennt derselbe den Koupon davon und stellt es dem Fahrenden wieder zu. Der Koupon darf nur von dem Kondukteur abgetrennt werden. Auf der vorletzten Station der Reise, für die es lautet, ist das Billet dem Kondukteur abzugeben, weshalb dasselbe wohl aufzubewahren ist. Fahrbillets ohne Koupon sind beim Einsteigen in die Wagen ungültig. Wer

bei der jederzeit zulässigen Revision ohne Billet oder mit einem unrichtigen befunden wird, ist zur doppelten Erlegung des Fahrgeldes für die ganze schon zurückgelegte Fahrt des Zuges und für den Platz, auf welchem er sich befindet, verpflichtet, und wird zur Weiterfahrt nur zugelassen, nachdem er diese Strafe erlegt und ein Fahrbillet erkauft hat. Nach Befinden, insbesondere bei Widersetzlichkeit gegen diese Revision und deren Folgen, kann er auch auf der Bahn ausgesetzt werden.

7. Umtausch von Billets findet fast gar nicht Statt. Dagegen wird den Inhabern von Billets zweiter und dritter Klasse unter Zukauf von Billets dritter Klasse für dieselbe Fahrt gestattet, in der ersten oder zweiten Wagenklasse zu fahren, indem dann diese beiden Billets zusammen für das Billet höherer Klasse gelten.

8. Hunde dürfen nicht in den Personenwagen, sondern nur in besonderen dazu bestimmten Räumen gegen in den Passagiergepäck-Expeditionen zu lösende Fahrbillets à 15 Sgr., gleichviel von welchem Punkte der Bahn zum andern, jedoch ohne irgend eine Garantie, mitgenommen werden.

9. Versäumte Abfahrt begründet niemals einen Anspruch zur Erstattung des Fahrgeldes. Beim Ausfallen einer ganzen Fahrt wird das volle Passagiergeld, bei Unterbrechung einer Fahrt ein verhältnißmäßiger Theil desselben zurückgezahlt. Anderweitige Ansprüche finden wegen unterbliebener oder unterbrochener Fahrt nicht Statt.

10. Die Fahrbillets enthalten sämmtlich die Namen des Anfangs- und Endpunktes der Reise, so wie den Fahrpreis.

11. Die Reisenden müssen unweigerlich die von den Beamten ihnen angewiesenen Plätze einnehmen und sich während der Fahrt allen Anordnungen derselben fügen.

12. Tabakrauchen ist in den Koupés erster und in den Mittel-Koupés zweiter Klasse unbedingt untersagt.

## Passagiergepäck.

1. Jeder Passagier hat für sich an Reisegepäck 50 Pfund frei, und begründet das Zusammenpacken für mehrere Personen in ein Kolli keinen Anspruch auf mehr als 50 Pfd. Freigewicht auf das Ganze.

2. Kleine Gegenstände bis zu 10 Pfd. schwer können, so weit es ohne Belästigung der Reisenden möglich ist, unter den Wagensitzen, unter Aufsicht des Fahrenden, ohne weitere Garantie, mitgenommen werden. Alle mahl- und schlachtsteuerpflichtigen Gegenstände aber dürfen unter keiner Bedingung in den Wagen verpackt, sondern müssen mit vollständiger Deklaration, in gesetzlich vorgeschriebener Ordnung, in die Passagier-Gepäck-Expedition eingeliefert werden. Gewehre dürfen nur dann in den Wagen mitgenommen werden, wenn sie ungeladen sind. Die Kondukteure sind berechtigt, sich davon zu überzeugen.

3. Das Passagiergepäck, als Koffer, Mantelsäcke u. s. w., muß, mit dem Namen des Eigenthümers und dem Bestimmungsort deutlich bezeich-

net, eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges unter Vorzeigung des Fahrbillets in die Passagiergepäck-Expedition abgeliefert und die etwaige Ueberfracht berichtigt werden.

4. Bei Einlieferung dieses ordnungsmäßig beschaffenen Gepäcks wird das betreffende Fahrbillet gestempelt und eine Bescheinigung als Garantieschein ertheilt, welcher indessen nur für die bezeichnete Fahrt und die darauf folgenden 24 Stunden Gültigkeit hat, nach dieser Zeit aber ungültig wird. Es erfolgt nur gegen dessen Rückgabe die Auslieferung des Gepäcks am Bestimmungsorte spätestens eine halbe Stunde nach der Ankunft. Jeder Reisende hat daher diesen Garantieschein sorgfältig zu verwahren, indem das darin bezeichnete Gepäck dem Vorzeiger des Scheins gegen dessen Rückgabe ohne alle Prüfung seiner Legitimation ausgeliefert und dadurch die Gesellschaft von jedem weiteren Anspruche befreit wird. Wer seinen Garantieschein vorzulegen außer Stande ist, erhält das beanspruchte Gepäck nur gegen ausreichende Legitimation und Sicherstellung der Gesellschaft wegen aller etwaigen Ansprüche dritter Personen.

5. Für Gepäck, welches später als eine halbe Stunde vor Abgang des Wagenzuges eingeliefert wird, kann die Mitnahme dem Billet-Inhaber nicht zugesichert werden; das nicht nach der vorgeschriebenen Form geordnete Gepäck wird ganz zurückgewiesen.

6. An Ueberfracht über die frei zu befördernden 50 Pfd., gleichviel ob für einzelne Stationen oder für die ganze Strecke, ist zu zahlen:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| von | 51 | bis inkl. | 60 | Pfund | $2\frac{1}{2}$ | Sgr. |
| „ | 61 | „ | 100 | „ | 5 | „ |
| „ | 101 | „ | 200 | „ | $22\frac{1}{2}$ | „ |
| „ | 201 | „ | 300 | „ | $37\frac{1}{2}$ | „ |

und so fort für jede 1 bis 100 Pfund Mehrgewicht 15 Sgr. Das Gewicht wird auf dem Garantiescheine vermerkt. Mehr als 500 Pfd. Uebergewicht für eine Person ist die Gesellschaft zwar befugt, aber nicht verpflichtet, mit den Personenzügen zu befördern.

7. Die Gesellschaft übernimmt keine Garantie für den Inhalt des ihr zur Mitnahme übergebenen Gepäcks. Insbesondere hat der Eigenthümer den Schaden, der etwa durch mangelhafte Emballage entsteht, allein zu tragen. Diejenigen feuergefährlichen Gegenstände, welche bei den Frachtzügen nicht mitgenommen werden dürfen, werden eben so wenig als Passagiergepäck befördert; eben so bleiben Flüssigkeiten, Glas und dergleichen, wodurch Beschädigungen herbeigeführt werden können, von der Mitnahme als Passagiergepäck ausgeschlossen, sollten dennoch zur Beförderung diese Gegenstände übergeben sein, so trägt der Eigenthümer jeden daraus entstehenden Schaden. Die der steuerlichen Kontrole unterliegenden Waaren sind von der Beförderung als Passagiergepäck ausgeschlossen und dürfen nur als Fracht- oder als Eilgut, mit einem nach §. 93. der Zollordnung vorgeschriebenen Frachtbrief versehen, zum Transport aufgegeben werden. Wer dennoch dergleichen

Waaren als Passagiergut einliefert, ist der Gesellschaft für alle etwa daraus entstehenden Nachtheile verantwortlich.

8. Nach Einhändigung des Garantiescheins haftet die Gesellschaft für Verlust, für Feuersgefahr und trockene Ablieferung mit 1 Thlr. pro Pfund des im Garantieschein angegebenen Gewichts. Will ein Reisender sein Gepäck höher versichern, so zahlt er ½ pCt. von dem Mehrwerth, welcher in dem Garantieschein vermerkt wird. Bei theilweiser Beschädigung wird nach Nr. 4. Garantie verfahren.
9. Für Passagiergepäck, welches 24 Stunden nach der Ankunft am Bestimmungsort nicht abgeholt ist, wird 2 Sgr. pro Stück täglich als Lagergeld bezahlt, doch hört nach Verlauf dieser 24 Stunden jede Garantie, so wie die Gültigkeit des betreffenden Garantiescheins auf.

## Kofferträger.

Auf allen Stationen sind verpflichtete Kofferträger angestellt, welche zu allen Handleistungen auf den Bahnhöfen, so wie zum Transport des Gepäcks von und nach dem Bahnhofe gegen den auf jedem Bahnhofe ausgehängten Tarif bereit sein müssen. Sie sind mit einer Nummer und den gelbgedruckten Buchstaben B. F. E. an der Mütze versehen, müssen ihre, den Tarif enthaltende Instruktion, die mit der Personbeschreibung versehen ist, so wie den polizeilichen Erlaubnißschein bei sich führen und auf Verlangen dieselben jederzeit vorzeigen.

## Droschken.

Auf dem Frankfurter Bahnhofe stehen außerdem Droschken zur Verfügung der ankommenden Reisenden gegen die von der Gesellschaft festgestellten Fahrpreise. Ein mit dem Stempel der Gesellschaft versehener Tarif hängt auf allen Bahnhöfen aus, und müssen die Kutscher denselben sowohl im Wagen haben, als auch bei sich führen und auf Verlangen vorzeigen.

## Zurückgelassene Sachen.

Zurückgelassene Gegenstände können sogleich bei den Bahnhofs-Inspektoren, wo sie von den betreffenden Beamten eingeliefert werden müssen, von den Eigenthümern gegen genügende Legitimation in Empfang genommen werden; später ist in Berlin beim Kontroleur Nachfrage zu halten.

## Allgemeine Bestimmungen.

1. Zur eigenen Sicherstellung des Publikums werden nachfolgende Vorsichtsmaaßregeln dringend empfohlen:
   a. Gleich nach dem ersten Signale mit der Glocke in Berlin und in Frankfurt, 10 Minuten vor dem Abgange, auf den Zwischenstationen aber nach der Ankunft und dem Stillstehen des Zuges, die Plätze nach der Anweisung des Kondukteurs einzunehmen und dabei, so wie beim Aussteigen, den Anordnungen der Letzteren Gehör zu geben. Die Kondukteure sind uniformirt, und liegt ihnen, so wie den übrigen Beamten, die Ausübung der Bahnpolizei ob.

b. Sobald der Wagenzug sich in Bewegung gesetzt hat, keinen weitern Versuch zum Einsteigen zu machen, oder dazu behülflich zu sein, auch den Platz während der Fahrt nicht zu verlassen.

c. Während der Fahrt sich nicht aus den Fenstern zu lehnen.

d. Nicht eher den Wagen zu verlassen, als bis der Zug völlig still steht und die Kondukteure die Wagenthüren öffnen.

e. Auf den Bahnhöfen in den abgegrenzten Räumen, entfernt von den Fahrgeleisen und Maschinen zu bleiben, und den Bahnhof in keiner anderen als in der vorgeschriebenen Richtung zu verlassen.

f. Bei etwa vorkommenden Störungen in der Fahrt sich ruhig zu verhalten, nur auf Ersuchen der Kondukteure den Wagen zu verlassen, die Thüren nicht eigenmächtig zu öffnen, so wie überhaupt den bescheidenen Anforderungen der Beamten Folge zu leisten.

Die Passagiere in den Endkoupés der Wagen zweiter Klasse, so wie die Reisenden in den Wagen dritter Klasse können dem Kondukteur durch das Oeffnen des Fensters in jeder Thür Mittheilung machen, da sich immer zwischen zwei Wagen auf dem Balkon einer derselben befindet. In den Koupés erster und in den Mittelkoupés zweiter Klasse befinden sich grüne Fahnen, mit denen ein jeder Passagier das Zeichen zum Anhalten des Zuges geben kann, wenn er sie außerhalb des Fensters schwingt; es ist jedoch nur in dringenden Nothfällen, wenn sofortige Hülfe von außen erforderlich ist, erlaubt von diesen Fahnen Gebrauch zu machen.

2. Das Einfordern von Trinkgeldern ist den Bahnbeamten streng untersagt.

3. Jede Beschwerde über einen Beamten, so wie die Anzeige wegen Uebertheuerung der Kofferträger und Droschkenkutscher ist in das auf jedem Bahnhofe ausliegende Beschwerdebuch mit Angabe des Namens, Standes und Ortes, wohin der Reisende beschieden sein will, einzutragen, und wird dankend entgegengenommen. Die Bahnhofs-Inspektoren sind angewiesen, jederzeit Auskunft zu ertheilen, wie und wann der Beschwerdeführer von dem Resultat der Untersuchung durch die Direktion Nachricht erhalten kann, wenn er es nicht vorzieht, seine Beschwerde der Direktion schriftlich mitzutheilen. Betreffen die Beschwerden das Dienstpersonal, so ist die Mützennummer und wo möglich der Name Desjenigen, über welchen Beschwerde geführt wird, anzugeben, da ohne diese Angabe eine Untersuchung nur schwer zum Ziele führen wird.

## Equipagen.

1. Equipagen jeder Art, beladen oder unbeladen, von jedem Punkte der Bahn zum andern, zahlen 6 Thlr.

2. Den Eigenthümern derselben und ihren Begleitern steht es zwar frei, während der Fahrt in der Equipage Platz zu nehmen, jedoch nur gegen Lösung eines Billets dritter Klasse für jede Person. Auch haben die-

selben die Vorschriften wie die andern Passagiere zu befolgen und sind derselben Kontrole unterworfen.

3. Die Equipagen müssen in Berlin und Frankfurt spätestens eine Stunde vor Abgang des Dampfwagenzuges auf dem Bahnhofe unter Vorzeigung des in dem Billet-Verkaufsbüreau zu lösenden Billets abgeliefert werden. Auf den Zwischenstationen kann die Beförderung nur dann zugesichert werden, wenn die Equipagen 24 Stunden zuvor angemeldet werden. Nach Ankunft auf der letzten Station wird das Billet dem Zugführer eingehändigt und der Wagen dagegen ausgeliefert.
4. Für die Equipagen übernimmt die Gesellschaft keine andere Garantie, als die gegen Feuersgefahr während der Fahrt und zwar auf Höhe von 300 Thlr., insofern der erweisliche Werth nicht geringer ist. Für das auf oder in den Equipagen befindliche Gepäck wird gar keine Garantie geleistet. Wird die Equipage nicht ganz zerstört, sondern nur beschädigt, so erfolgt die Entschädigung nur pro rata des Werthes bis zu 300 Thlr., selbst wenn er mehr beträgt.
5. Die am Bestimmungsort angekommenen Equipagen müssen spätestens eine Stunde nach Ankunft des Zuges vom Bahnhofe abgeholt sein, widrigenfalls für dieselben, selbst wenn sie auf dem Bahnhofe im Freien stehen bleiben, für die Stunde 5 Sgr. Standgeld entrichtet werden muß, und auch keine Garantie gegen Feuersgefahr geleistet wird.
6. Auf Verlangen wird jeder mit dem Zuge zu versendende oder angekommene Wagen in Berlin und in Frankfurt vom Absender geholt oder dem Empfänger gebracht, und zwar in Berlin für 15 Sgr. und in Frankfurt für 10 Sgr. Die gewünschte Abholung der Equipage kann der Absender bei den Bahnhofs-Inspektoren, in Berlin und in Frankfurt, so wie in den daselbst befindlichen Güter-Anmeldungsbüreau's, jedoch 3 Stunden vor Abgang des Zuges, anmelden.
7. Pferde werden nur mit den Güterzügen befördert.

## Eilfracht.

1. Unter den nachfolgenden und den allgemeinen für Gütertransport überhaupt gegebenen Bestimmungen können auch mit den Personenzügen Güter, mit Ausnahme der leichten Güterklasse Extra und derjenigen Gegenstände, welche viel Raum einnehmen (als Mobilien &c.) oder sonst nach dem Ermessen der Beamten sich nicht dazu qualifiziren, unter der Bezeichnung Eilfracht befördert werden.
2. Für Eilfracht werden pro Zentner
   a. zwischen Berlin und Fürstenwalde und zwischen Fürstenwalde und Frankfurt ohne Unterschied der Stationenzahl 11 Sgr.,
   b. für jede weitere Beförderung 17 Sgr. bezahlt.
3. Die mit den Personenzügen zu befördernden Güter müssen auf dem Frachtbriefe deutlich mit rother Tinte durch den Vermerk: Eilfracht bezeichnet und eine Stunde vor Abgang des Wagenzuges in der Passagier-Gepäck-Expedition abgeliefert sein.

4. Mehr als 5 Zentner anzunehmen, ist die Gesellschaft wohl befugt aber nicht verpflichtet.
5. Alle Eilfracht wird in Berlin und Frankfurt spätestens im Laufe des nächsten Vormittags resp. Nachmittags, je nachdem die Personenzüge Abends oder Morgens abgehen, den Empfängern ohne weitere Vergütung gegen Quittung in das Parterregeschoß ihres Hauses abgeliefert; auf den andern Stationen ist sie nach Empfang des Frachtbriefes 2c. von den Eigenthümern abzuholen.

## B. Güterzüge.

### Dauer der Fahrt.

Die Fahrt dauert auf der ganzen Strecke inkl. Aufenthalt, 3 Stunden 47 Minuten, und zwar:
von Berlin:
Aufenthalt beim Anhaltepunkt Rummelsburg

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 2 | Minuten. |
| bis Köpenick | | 1½ | Meilen | 25 | „ |
| | in Köpenick | — | „ | 5 | „ |
| | in Friedrichshagen | — | „ | 2 | „ |
| bis Erkner | | 1¾ | „ | 28 | „ |
| | in Erkner | — | „ | 5 | „ |
| | in Hangelsberg | — | „ | 2 | „ |
| bis Fürstenwalde | | 3 | „ | 48 | „ |
| | in Fürstenwalde | — | „ | 10 | „ |
| | in Berkenbrück | — | „ | 2 | „ |
| bis Briesen | | 2 | „ | 32 | „ |
| | in Briesen | — | „ | 10 | „ |
| | in Jakobsdorf | — | „ | 2 | „ |
| | in Pilgram | — | „ | 2 | „ |
| | in Rosengarten | — | „ | 2 | „ |
| | in Ruhnen | — | „ | 48 | „ |
| | | 10¼ | Meilen | 3 St. 47 | Minuten. |

also für die Fahrt 3 St. 1 M.
Aufenthalt — „ 46 „

### Nähere Bestimmungen.

1. a. Unter den folgenden und allen für die Personenzüge feststehenden Bestimmungen werden auch mit den Güterzügen Personen befördert.
   b. Die Fahrpreise sind:
   für die zweite und dritte Klasse, wie bei den Personenzügen.
2. Die Güterzüge halten außer an den Stationsplätzen auch bei den Anhaltepunkten in Rummelsburg, Friedrichshagen, Hangelsberg, Berkenbrück, Jakobsdorf, Pilgram, Rosengarten und Ruhnen an, indessen

nur, um Passagiere aufzunehmen und abzusetzen. Die Fahrpreise werden für die vollen Stationen bezahlt.

3. Umtausch von Billets findet auch hier nicht Statt, dagegen kann ein Inhaber von zwei Billets III. Klasse einen Platz in der zweiten Klasse einnehmen.
4. Für das Passagiergepäck gelten sämmtliche Bestimmungen wie bei den Personenzügen. Das Passagiergepäck der auf den Anhaltepunkten Zutretenden wird am Ende der Fahrt gewogen und die etwaige Ueberfracht vor der Auslieferung berichtigt; in solchem Falle wird kein Gepäckschein dem Fahrenden übergeben, aber auch keine Gewähr geleistet.
5. Nur auf den Stationen, nicht auf den Anhaltepunkten, dürfen die Passagiere, welche weiter reisen, aussteigen.

## Fahrpreise der Frachtgüter.

A. Die Frachtgüter zerfallen in:

1. leichte Güter . . . . . . . . . . . . . . . . . Klasse Extra.
als: Betten, Damenputz, Gemälde, Hüte und Mützen, musikalische Instrumente, feine Korbwaaren, Lumpen, Rauhkarden, Theer, Watten u. dergl. viel Raum einnehmende Gegenstände;
2. gewöhnliche Kaufmannsgüter . . . . . . . . . . Klasse 1.
unter welchen alle nicht ausdrücklich in andern Klassen genannte Güter zu verstehen sind;
3. gewöhnliche Kaufmannsgüter . . . . . . . . . . Klasse 2.
als: Baumwolle, Butter, Cichorien, Eier, Eisenwaaren, Farbehölzer und Fournierhölzer in Blöcken, Heringe, Hörner, Honig, Hornspitzen, Käse, Kolonialwaaren mit Ausnahme von Thee und Gewürzen, Krapp, rohes Kupfer und gewalzte Kupferbleche, grobe kurze Waaren ohne Verpakkung, Leder in Bürden in Partieen über 40 Ztr., rohe Leinen, Messing und gewalzte Messingbleche, Obst verpackt, Rüb-, Lein- und Hanföl in Gebinden, Papier, Pflaumenmuß, Rosinen, Sämereien, Spiritus, Steingut, nicht polirte Stöcke, Tabak in Blättern;
4. Stückgüter und Produkte . . . . . . . . . . . Klasse 3.
als: Alaun, Asche, Asphalt, rohe Bergwerks-Produkte, Blech, Blei, Braunkohle, Cement, Coaks, Erde aller Art, Erze, Essig, rohes Eisen, Feldfrüchte, Getreide, Gyps, Holz, mit Ausnahme von Farbehölzern und Fournierhölzern in Blöcken und Tafeln, Hülsenfrüchte, Kacheln, Kalk, Kartoffeln, Kleie, Knochen, Knochenschwärze, Mehl inklusive Kartoffelmehl, Nickel, Oelkuchen, Pech, Pottasche, Glauber-, Koch- und Steinsalz, Silberglätte, Soda, Stärke in Säcken, Steine, Steinkohlen, roher Schwefel, Syrup, Talg, Thee, Torf, Vitriol, Zinn und Zink.

B. Die Frachtsätze betragen:

1. Für Klasse Extra:
   a. zwischen Berlin und Fürstenwalde, und zwischen Fürstenwalde und Frankfurt ohne Unterschied der Stationenzahl pro Ztr. . . . . . . . . . . . 10½ Sgr.
   b. für jede weitere Beförderung pro Ztr. . . . . . . 16 „
2. für Klasse 1.
   a. zwischen Berlin und Fürstenwalde, und zwischen Fürstenwalde und Frankfurt ohne Unterschied der Stationenzahl pro Ztr. . . . . . . . . . . . 5½ „
   b. für jede weitere Beförderung pro Ztr. . . . . . . 8½ „
3. für Klasse 2:
   a. zwischen Berlin und Fürstenwalde, und zwischen Fürstenwalde und Frankfurt ohne Unterschied der Stationenzahl pro Ztr. . . . . . . . . . . . 4¼ „
   b. für jede weitere Beförderung pro Ztr. . . . . . . 6 „
4. für Klasse 3.
   a. zwischen Berlin und Fürstenwalde, und zwischen Fürstenwalde und Frankfurt ohne Unterschied der Stationenzahl pro Ztr. . . . . . . . . . . . 3½ „
   b. für jede weitere Beförderung pro Ztr. . . . . . . 5 „

Zu diesen Frachtsätzen tritt noch in Berlin und Frankfurt für den Transport von und zu den Bahnhöfen an jedem der genannten Orte das Fuhrlohn von 6 Pf. pro Ztr., so daß für die Güter mit diesen Transportkosten von und zu den Bahnhöfen

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | für Klasse Extra | 17 Sgr. | und resp. | 11 Sgr., |
| 2. | „ 1. | 9½ „ | „ | 6 „ |
| 3. | „ 2. | 7 „ | „ | 4¾ „ |
| 4. | „ 3. | 6 „ | „ | 4 „ |

zu zahlen sind.

Wenn Spiritus und Güter, die zur Klasse 3 gehören, in Partieen von 50 Ztr. oder darüber von einem Absender an einen Empfänger aufgegeben werden, so ermäßigt sich der tarifmäßige Frachtsatz:

ad a. bei der Beförderung von Berlin und Frankfurt und nach den Zwischenstationen und zwischen denselben pro Ztr. um . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 3 Pf.

ad b. bei der Beförderung zwischen Berlin und Frankfurt pro Ztr. um . . . . . . . . . . . . . . . . . 6 „
und in so fern in Berlin und Frankfurt der Absender die Beförderung zum Bahnhofe oder der Empfänger die Abholung vom Bahnhofe selbst besorgt, ohne alle Rücksicht auf das beförderte Quantum, jedesmal um einen Sgr. pro Ztr. —

## Besondere Ausnahmen.

1. Meubles, so wie Bäume, Sträucher u. dergl. zahlen erhöhte Preise und sind die Güter-Expediteure resp. Bahnhofs-Inspektoren wegen einer billigen Einigung mit der nöthigen Instruktion versehen.
2. Für Bretter und Latten gelten folgende Frachtpreise:

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bretter | . . | 24′ lang, | 12″ | breit | und | $1\frac{1}{4}$″ | stark, | pro Schock | $5\frac{1}{3}$ | Thlr. |
| " | . . | " | | " | " | 1 | " | " | $4\frac{1}{3}$ | " |
| " | . . | " | | " | " | $\frac{3}{4}$ | " | " | $3\frac{1}{4}$ | " |
| " | . . | " | 10 | " | " | $1\frac{1}{4}$ | " | " | $4\frac{1}{2}$ | " |
| " | . . | " | | " | " | 1 | " | " | $3\frac{1}{2}$ | " |
| " | . . | " | | " | " | $\frac{3}{4}$ | " | " | $2\frac{2}{3}$ | " |
| Schaalbretter | . | " | 3—5 | " | " | $\frac{3}{4}$ | " | " | $1\frac{1}{6}$ | " |
| Dachlatten | . | " | $2\frac{1}{2}$ | " | " | $1\frac{1}{4}$ | " | " | 1 | " |

Schaalbretter und Dachlatten jedoch nur bei ganzen Ladungen für 8rädrige Wagen.

3. Unbeladene Frachtwagen . . . . . . . . . . . . . . . 8 Thlr.

## Ganz vom Transporte sind ausgeschlossen:

1. einzelne Kolli von einem Absender unter 40 Pfund, da sie postpflichtig und an die Post-Expedition zu verweisen sind.
2. Alle feuergefährlichen Gegenstände, als: alle durch Reibung entzündbare Gegenstände, chemische Feuerzeuge, chemische Präparate 2c., als:
   Knallfidibus, Knallgold, Knallkugeln, Knallsilber, Kunstfeuerwerke, Phosphor, Scheidewasser, Schießpulver, Schwefelsäure, Streichhölzchen, Streichschwämme, Zündhütchen, Zündpapier 2c.

Wer dennoch unter falscher Deklaration obengenannte Gegenstände der Gesellschaft zur Beförderung übergiebt, ist für jeden dadurch entstehenden Schaden verantwortlich.

## Nähere Bestimmungen.

1. Die Verwiegung geschieht nach preußischem Handelsgewicht, den Zentner zu 110 Pfund Güter von einem Versender an einen Empfänger, die nicht einen vollen Zentner wiegen, werden für einen ganzen Zentner bezahlt. Bei höherem Gewicht wird jeder angefangene halbe Zentner für einen vollen halben Zentner gerechnet, wobei 5 überschießende Pfunde außer Berechnung bleiben.
2. Alle Güter müssen gut verpackt eingeliefert werden. Mangelhaft verpackte und schlecht konditionirte Güter werden nicht angenommen. Die Gesellschaft übernimmt keine Garantie für den Inhalt oder die durch eine mangelhafte Verpackung und unzureichende Emballage dem Inhalt entstehenden Beschädigungen, so wie für das Gewicht der ihr zur Beförderung übergebenen Gegenstände, selbst wenn der Frachtbrief anders

lautet. Jeder Nachtheil, welcher durch Nichtbefolgung des Reglements für Verlader oder Empfänger entstehen sollte, trifft nur diese allein.

3. Alle zur Versendung eingelieferten Gegenstände müssen von vollständigen Frachtbriefen und mit gleichlautenden Deklarationen in duplo, welche die Güter nach Ort und Datum der Aufgabe, Signum, Nummer, Gewicht, Inhalt, Bestimmungsort und Namen des Empfängers und Absenders deutlich bezeichnen, begleitet sein. Die eine Deklaration wird gestempelt zurückgegeben. Gedruckte Formulare zu Frachtbriefen und Deklarationen sind auf allen Bahnhöfen und bei den in Berlin und in Frankfurt dazu bestimmten Spediteuren 10 Stück für 1 Sgr. zu haben. Frachtgut mit andern als solchen Frachtbriefen und Deklarationen wird zur Beförderung nicht angenommen, und gelten überall, selbst bei abweichendem Inhalt der Frachtbriefe und Deklaration, nur die Bestimmungen dieses Betriebs-Reglements. Die Frachtbriefe bei solchen Gegenständen, welche nach §. 93 der Zollordnung vom 23. Januar 1838 der Transportkontrole im Innern unterliegen, müssen von der Steuerbehörde abgestempelt sein, und geschieht dies auf Verlangen auf den Bahnhöfen zu Berlin jederzeit, zu Frankfurt aber nur während der Messen von den daselbst stationirten Königl. Steuerbeamten.

4. Mahl- und schlachtsteuerpflichtige Gegenstände, als Fleisch, Fleischwaaren, Brod, Mehl rc., unterliegen in Berlin und in Frankfurt der Versteuerung und müssen vom Empfänger bei dem Königl. Steueramte sofort nach der Ankunft daselbst versteuert werden.

5. Güter, bei denen die unter 2 und 3 angeführten Bestimmungen nicht genau befolgt sind, werden nicht mitgenommen, und bleiben auf Gefahr des Absenders bis zur Berichtigung dieser Mängel liegen. Es können jedoch auf dem Bahnhofe von einem dazu autorisirten Unterbeamten gegen eine Vergütung von 2½ Sgr. für einen Frachtbrief und 1 Sgr. pro Kolli die Mängel der Signaturen und Frachtbriefe berichtigt werden. Für zu wenig deklarirte Gewichte, Maaße rc. ist der zehnfache Frachtbetrag des zu wenig deklarirten Quantums zu zahlen.

6. Bei Berechnung und Erhebung der Fracht wird jeder nach dem Tarif über 6 Pf. ausfallende Betrag für 1 Sgr., über 3 Pf. für ½ Sgr., und 3 Pf. und darunter für ¼ Sgr. in Anrechnung gebracht.

7. Beim Transport von Brenn- und Nutzholz soll das Gewicht pro Kubikfuß hartes Holz, als: Eichen, Buchen, Rüstern, Ahorn, Eschen und Birken, zu 35 Pfund, für weiches dagegen, als: Tannen, Kiefern, Fichten, Linden, Pappeln und Erlen, zu 25 Pfund angenommen werden.

Die Klafter weiches Brennholz, 3 Fuß lang, wird zu 25 Ztr., hartes zu 35 Ztr. gerechnet.

8. Bau- und Langholz wird nur bei Quantitäten von 80 bis 100 Ztr. angenommen, und muß mindestens 12 Stunden vorher angemeldet werden. Holz, Bretter und Baumaterialien müssen von den Absendern und Empfängern selbst auf- und abgeladen werden.

9. Getreide wird nur in Säcken angenommen. Wer Rüben, Kartoffeln

u. s. w. ohne Säcke verladen will, muß einen ganzen Wagen befrachten, es zuvor anmelden und das Auf- und Abladen selbst besorgen.

10. Das Gewicht der von einem Absender eingelieferten Stückgüter wird entweder im Ganzen auf der großen Brückenwaage in Berlin, oder aber nach einzelnen Maaßtheilen durch kleine Brückenwaagen festgestellt.

11. Beladene Frachtwagen, wenn solche mit festen Planen überspannt sind und das Maaß von 16 Fuß Länge und 8 Fuß Breite und 9 Fuß Höhe (vom Pflaster bis zum höchsten Punkt gerechnet) nicht überschreiten und pro Wagen nur 120 Ztr. oder weniger wiegen, werden von Berlin und Frankfurt aus ebenfalls zu den tarifmäßigen Sätzen für die Ladung befördert, müssen jedoch mindestens drei Stunden vor der festgesetzten Abfahrtszeit auf den Bahnhof gebracht werden.

## Garantie.

1. Die Gesellschaft haftet für Beschädigungen, Verlust und trockene Ablieferung der Güter, jedoch nicht für Inhalt und Gewicht.

2. Alle Gegenstände, die nicht emballirt sind: Meubles, gährende Flüssigkeiten, Getreide ꝛc. in Säcken werden mit möglichster Vorsicht behandelt. Die Gesellschaft leistet jedoch für diese keine andere Gewähr, als gegen Feuersgefahr, und nur während der Fahrt. Ein Gleiches gilt von den Frachtwagen und deren Ladung, jedoch wird auch für diese keine Garantie gegen Feuersgefahr gewährt.

3. Die Gesellschaft übernimmt die Garantie für Beschädigung durch Brandunglück, und zwar von dem Augenblicke an, wo die Güter in die Eisenbahn-Magazine abgeliefert werden, bis zur Ablieferung an den Empfänger, aber nur spätestens bis 24 Stunden, während der Frankfurter Messen jedoch bis 48 Stunden nach ihrer Ankunft in Berlin und in Frankfurt; auf den Zwischenstationen dagegen nur bis zur erfolgten Abladung.

4. Die Versicherung geschieht nach der im Frachtbriefe deklarirten Werthangabe, wenn solche nicht über 50 Thlr. pro Zentner beträgt. Für Güter ohne Werthangabe wird deshalb auch nur der Werth derselben bis zu höchstens 50 Thlr. versichert, und im Fall einer Beschädigung der durch Fakturen und andere glaubwürdige Dokumente, welche die Gesellschaft verlangen möchte, zu erweisende wirkliche Werth der verunglückten Güter, und zwar nur bis auf Höhe von 50 Thlr. vergütet, selbst wenn ein höherer Werth nachgewiesen werden sollte. Gerettete, unbeschädigte Kolli bleiben bei Ermittelung der Entschädigung ganz unberücksichtigt, und nur für beschädigte Güter und gerettete Kolli wird pro rata des wirklichen Werths, jedoch außer dem Fall besonderer Deklaration nach dem Satze von 50 Thlr. vergütet. Bei höherer Werthangabe im Frachtbriefe ist die höhere Versicherung gegen eine Prämie von 1 Sgr., für jede 1000 Thlr. mehr, zulässig. Diese ist vom Absender zu entrichten oder auf dem Frachtbriefe als Nachnahme vom Empfänger einzutragen.

Wer hiervon Gebrauch machen will, hat es auf dem Frachtbriefe mit

rother Tinte zu bemerken und werden bei Ermittelung der Prämie jede angefangene 1000 Thlr. für voll gerechnet. Ausgeschlossen von der Versicherung ist jeder Schade, der durch Schuld des Versenders des versicherten Gegenstandes veranlaßt wird, oder welcher an Gegenständen Statt findet, die für Rechnung des Versenders schon anderweitig versichert worden.

5. Für alle ankommenden steuerpflichtigen Güter haftet die Gesellschaft nur bis zur Ueberweisung an das Steueramt.

## Einlieferung.

1. Alle bis 7 Uhr Abends nach den Bahnhöfen beförderten Güter werden am nächsten Tage mit den Güterzügen befördert; für später eingelieferte Güter kann die Mitnahme mit nächstem Güterzuge nicht zugesichert werden.

Besonders große, viel Raum einnehmende, so wie in großer Menge zu versendende Güter sind jedenfalls am Tage vor Abgang des Zuges anzumelden und darüber Einigung mit den Güter-Expediteuren zu treffen.

## Ablieferung.

1. Nach Ankunft der Züge in Berlin und in Frankfurt werden den Adressaten ohne Weiteres alle Frachtgüter zugeschickt, ausgenommen:
   a. wenn auf der Adresse des Frachtbriefes ausdrücklich bemerkt ist, daß Adressat sie selbst abholen werde;
   b. schlacht- und mahlsteuerpflichtige Gegenstände;
   c. kontrolpflichtige Gegenstände, wenn deren Revision von den Steuerbeamten verlangt wird.

In diesen drei Fällen werden den Adressaten die Frachtbriefe ꝛc. zugeschickt; in den Fällen ad b. und c. geschieht die Zusendung der Güter erst nach erfolgter Abfertigung durch die Steuerbehörde, welche nach Empfang der Frachtbriefe sofort von dem Adressaten selbst nachgesucht und bewirkt werden muß.

2. Jedem Frachtbriefe wird bei Uebersendung desselben allein oder mit den Gütern, am Bestimmungsorte ein Empfangsbescheinigungs-Formular beigelegt, das der Empfänger zu quittiren und zugleich die etwa noch nicht berichtigte Fracht und die etwaige Nachnahme zu bezahlen hat. Erst nachdem dies geschehen ist, kann die Auslieferung erfolgen.

3. Güter Klasse 3 müssen 3 Stunden nach geschehener Meldung der Ankunft abgeholt sein; wer diese Frist versäumt, zahlt 3 Pf. Lagergeld pro Zentner und Tag, ohne daß die Gesellschaft für die länger liegen gebliebenen Güter irgend eine Garantie leistet.

4. Wer andere Güter länger als 24 Stunden nach Präsentation des Frachtbriefes auf dem Bahnhofe liegen läßt, zahlt 1 Sgr. Lagergeld pro Zentner und Tag an die Gesellschaft, selbst wenn die Güter im Freien hätten gelagert werden müssen. Die von der Gesellschaft übernommene Garantie erlischt dabei in Berlin und in Frankfurt unbedingt mit Ablauf

der 24stündigen Frist, auf den Zwischenstationen jedoch bei erfolgter Abladung. Der Eigenthümer verliert alle Ansprüche für Beschädigung, Verlust und Feuersgefahr.

### Vorschuß.

Vorschuß wird nicht geleistet; dagegen sollen nach Befinden Spesen und Frachtbeträge für weiter herkommende Güter, ehe sie in das Waaren-Magazin auf dem Bahnhof eingeliefert worden sind, bei detaillirter Eintragung derselben in den Frachtbrief dem Aufgeber baar gegen 6 Pf. Provision vom Thaler, sobald die Nachnahme mehr als 15 Sgr. beträgt, nachgenommen werden können; auf Güter, welche schneller Verderbniß unterliegen, wird die Nachnahme erst nach bescheinigtem Eingang bezahlt.

### Transport von und zum Bahnhofe.

1. Alle mit den Zügen zu versendende Güter werden in Berlin und in Frankfurt auf die mit richtiger Adresse und ungefährer Gewichts-Angabe versehenen, sowohl in die Güter-Expeditionen auf den Bahnhöfen, als auch bei Spediteuren in Berlin und in Frankfurt abzugebenden Meldezettel aus dem Parterregeschoß des Vorderhauses des Absenders für die mit den Spediteuren vereinbarte Taxe von 6 Pf. Rollgeld für den Zentner abgeholt, und zu eben den Preisen werden die Güter gleichfalls den Empfängern bis in das Parterregeschoß ihres Hauses gesandt. In beiden Fällen ist die tarifmäßige Bezahlung den Spediteuren zu leisten, und versteht es sich von selbst, daß beim Abholen und Bringen keine Zeitversäumniß herbeigeführt werden darf. Die Spediteure leisten beim Transport der ihnen anvertrauten Güter von und zu den Bahnhöfen Garantie für die richtige und unbeschädigte Ablieferung. Für Güter, welche in Berlin von außerhalb der Ringmauern, ausschließlich der Eisenbahnhöfe, jedoch auf gepflasterten oder chaussirten Wegen innerhalb des Weichbildes der Stadt abgeholt werden müssen, oder dahin zu bringen sind, erhöht sich die Taxe um 6 Pf. pro Zentner.

   Wer sein Frachtgut auf seine Kosten nach den Bahnhöfen schafft, oder sie von denselben abholt, hat 6 Pf. als Vergütung von den Spediteuren zu empfangen, wobei, wie sich von selbst versteht, die Garantie der Spediteure nicht Statt findet.
2. Außerdem stehen die Kofferträger zum Abholen und Bringen kleiner Kolli und zu andern Dienstleistungen nach dem ihnen vorgeschriebenen Tarif auf den Bahnhöfen bereit.
3. Auf den Zwischenstationen haben Versender und Empfänger den Transport selbst zu besorgen.

### Frachtvergütung.

Wer im Laufe eines Jahres bedeutende Güterversendungen mit der Eisenbahn beabsichtigt, hat sich schriftlich an die Direktion zu wenden, damit ihm

alle seine Versendungen in ein dazu bestimmtes Kontobuch eingetragen werden. Am Schlusse jeden Kalenderjahres wird demselben dann eine Vergütung

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| von | 2 | Prozent | bei | einem | Quantum | von | 5000 | Ztr. |
| „ | 5 | „ | „ | „ | „ | „ | 10000 | „ |
| „ | 10 | „ | „ | „ | „ | „ | 20000 | „ |
| „ | 15 | „ | „ | „ | „ | „ | 50000 | „ |
| „ | 20 | „ | „ | „ | „ | „ | 100000 | „ |

berechnet und gezahlt. Auf andere Berechnungen als am Schlusse eines Kalenderjahres kann nicht eingegangen werden.

## Fahrpreise des Viehes.

Von Berlin bis Frankfurt und umgekehrt, so wie nach und von jeder Zwischenstation ist zu zahlen:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | für 1 Pferd | 5 | Thlr. | — | Sgr. | — | Pf. |
| 2. | „ 1 ganzen Pferdewagen zu 4 Pferden | 16 | „ | — | „ | — | „ |
| 3. | „ 1 Mastochsen | 2 | „ | 7 | „ | 6 | „ |
| 4. | „ 1 Stück Rindvieh bis zum Gewichte von 5 Ztr. | 1 | „ | 22 | „ | 6 | „ |
| 5. | für 1 Kalb | — | „ | 15 | „ | — | „ |
| 6. | „ 1 Schwein | — | „ | 20 | „ | — | „ |
| 7. | „ 1 Ferkel | — | „ | 10 | „ | — | „ |
| 8. | „ 1 Schaaf | — | „ | 5 | „ | — | „ |
| 9. | „ 1 Hund | — | „ | 15 | „ | — | „ |
| 10. | „ 1 Hund eines Viehtreibers | — | „ | 5 | „ | — | „ |
| 11. | „ Geflügel in Käfichen pro Zentner Brutto | — | „ | 15 | „ | — | „ |

Bei größeren Transporten von einem Absender an einen Empfänger an einem Tage, und zwar von:

12 Stück Rindvieh,
60 „ Kälbern,
50 „ Schweinen,
100 „ Ferkeln oder
180 „ Schaafen

wird ein Rabatt von 20 Prozent bewilligt.

## Nähere Bestimmungen.

1. Vierfüßiges Vieh ohne Führer wird nicht angenommen, und muß solches während des Transportes von dem Eigenthümer oder dessen Leuten beaufsichtigt werden. Das Ein- und Ausladen des Viehes aus den Wagen, so wie die zur Befestigung der Thiere jeder Art erforderlichen Mittel muß der Absender resp. Empfänger selbst besorgen, sich auch von der sichern Anlegung der Thiere selbst überzeugen.
2. Die Führer haben ein Passagierbillet zur III. Wagenklasse zu lösen und alle für Personenbeförderung vorgeschriebenen Bestimmungen zu beobachten.

### Garantie.

Bei Viehtransporten haftet die Gesellschaft nur für Brandschaden während der Fahrt nach folgenden Sätzen, in so fern der wirkliche Werth nicht geringer ist als:

| | |
|---|---|
| 1 Pferd . . . . . . . . . . . | 50 Thlr. |
| 1 Mastochse . . . . . . . . . | 70 „ |
| 1 Stück Rindvieh bis 5 Ztr. . . | 50 „ |
| 1 Kalb . . . . . . . . . . . . | 6 „ |
| 1 Schwein . . . . . . . . . . | 20 „ |
| 1 Ferkel . . . . . . . . . . . | 8 „ |
| 1 Schaaf . . . . . . . . . . . | 4 „ |
| 1 Hund . . . . . . . . . . . | 2 „ |

Geflügel in Käfichen pro Zentner Brutto 10 Thlr.

### Einlieferung.

1. Alles Vieh muß in Berlin und in Frankfurt mindestens 4 Stunden und auf allen Zwischenstationen 24 Stunden vor Abgang des Güterzuges angemeldet und 2 Stunden vorher in die auf dem Bahnhof befindlichen Bewährungen eingetrieben werden, wo Tränken für das Vieh eingerichtet sind. Größere Viehtransporte müssen 24 Stunden vorher angemeldet werden.
2. Der Fahrbetrag ist gegen Ausfertigung eines Viehzettels, der auf der Station vor dem Endpunkte der Fahrt dem Kondukteur abgeliefert werden muß, am Absendungsorte zu entrichten.

### Ablieferung.

Das Vieh muß bei der Ankunft an seinem Bestimmungsorte, mit Ausnahme von Berlin, sogleich von den Führern fortgetrieben werden. In Berlin hingegen wird das angekommene zu versteuernde Schlachtvieh in die bestimmten Bewährungen getrieben, und ist erst nach daselbst bei dem anwesenden Steuerbeamten geschehener Versteuerung, welche sogleich nach der Ankunft bewirkt werden muß, alsdann aber unverzüglich und spätestens 3 Stunden nach Ankunft vom Bahnhofe zu entfernen, widrigenfalls ein Stättegeld ohne alle Garantie

von 1 Sgr. für das Stück Rindvieh für jede 3 Stunden,
„ 6 Pf. „ „ kleines Vieh „ „ „

entrichtet werden muß.

#### k. Verzinsung, Dividende.

Die vorhandenen 22000 Stück Stamm-Aktien à 100 Thlr. werden statutenmäßig mit 5 Prozent verzins't, wozu für das Jahr 1843 eine Dividende von 2 Prozent getreten ist.

Der Zinssatz für die 6000 Stück Prioritäts-Aktien à 100 Thlr. ist 4 Prozent, und wurde dies ganze Kapital von 2 Berliner Bankierhäusern zu dem Kourse von 100$\frac{1}{6}$ Prozent übernommen.

### 1. Personen-Frequenz.

Der Personenverkehr in den einzelnen Monaten nach der Eröffnung der Bahn am 23. Oktober 1842 war:

| | 1842. Personen. | 1843. Personen. | 1844. Personen. |
|---|---|---|---|
| Januar | — | 11902 | 11780 |
| Februar | — | 14151 | 16813 |
| März | — | 20657 | 17180 |
| April | — | 17562 | 17020 |
| Mai | — | 17485 | |
| Juni | — | 27021 | |
| Juli | — | 32416 | |
| August | — | 24220 | |
| September | — | 23965 | |
| Oktober | — | 19887 | |
| November | 21996 | 22348 | |
| Dezember | 13278 | 15165 | |

Diese Frequenz vertheilte sich auf die einzelnen Stationen wie folgt:

| Namen der Stationen. | Vom 23. Oktober 1842 bis ultimo Dezember 1842. | | | | Vom 1. Januar 1843 bis ultimo Dezember 1843. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Klasse. I. | Klasse. II. | Stehplatz. | Summa. | Klasse. I. | Klasse. II. | Stehplatz. | Summa. |
| Zwischen: | | | | | | | | |
| Berlin u. Köpenick | 571 | 5905 | 1113 | 7589 | 3417 | 45120 | 12600 | 61137 |
| „ „ Erkner | 35 | 927 | 552 | 1514 | 1027 | 15420 | 6782 | 23229 |
| „ „ Fürstenwalde | 493 | 2826 | 822 | 4141 | 1731 | 16831 | 7643 | 26205 |
| „ „ Briesen | 126 | 330 | 137 | 593 | 608 | 2329 | 1114 | 4051 |
| „ „ Frankfurt | 3477 | 11166 | 3473 | 18116 | 17218 | 63979 | 24795 | 105992 |
| Köpenick u. Erkner | — | 179 | 123 | 302 | 45 | 1437 | 1238 | 2720 |
| „ „ Fürstenwalde | 5 | 115 | 77 | 197 | 20 | 612 | 522 | 1154 |
| „ „ Briesen | — | 4 | 8 | 12 | — | 35 | 55 | 90 |
| „ „ Frankfurt | 6 | 74 | 116 | 196 | 91 | 1850 | 626 | 2567 |
| Erkner u. Fürstenwalde | 2 | 168 | 155 | 325 | 42 | 1260 | 1070 | 2372 |
| „ „ Briesen | — | 9 | 11 | 20 | 1 | 62 | 90 | 153 |
| „ „ Frankfurt | — | 81 | 70 | 151 | 35 | 509 | 541 | 1169 |
| Fürstenwalde u. Briesen | 11 | 161 | 118 | 290 | 30 | 1306 | 910 | 2246 |
| „ „ Frankfurt | 124 | 866 | 452 | 1442 | 600 | 5393 | 3494 | 9487 |
| Briesen u. Frankfurt | 35 | 288 | 251 | 574 | 282 | 2075 | 2299 | 4656 |
| Summa | 4885 | 23099 | 7478 | 35462 | 25147 | 158218 | 63863 | 247228 |

Hiernach sind im Jahre 1843:

| Station. | abgegangen. | angekommen. | Summa. |
|---|---|---|---|
| Berlin . . . . . . . . | 112107 | 108507 | 220614 |
| Köpenick . . . . . . . | 33304 | 43364 | 67668 |
| Erkner . . . . . . . . | 15118 | 14525 | 29643 |
| Fürstenwalde . . . . . | 20610 | 20854 | 41464 |
| Briesen . . . . . . . | 5514 | 5682 | 11196 |
| Frankfurt . . . . . . . | 60575 | 63296 | 123871 |
| Summa . | 247228 | 247228 | 494456 |

Unter diesen 247228 Personen befanden sich an Militärs, obgleich erst im August 1843 das unter Betriebseinrichtungen erwähnte Arrangement mit den Militärbehörden Statt fand, 5064 Personen.

Von den im Jahre 1843 beförderten 247228 Personen haben 105992 Personen die ganze Bahnlänge und 141236 Personen nur einen Theil der Bahn passirt.

Auf die Weite einer Meile sind 1613884 Personen befördert. Ein jeder Reisende ist durchschnittlich 6,52 Meilen auf der Bahn gefahren, was durchschnittlich 150128½ Reisende für die ganze Bahnlänge ergiebt. Es betrug die Einnahme für jede Person durchschnittlich 25 Sgr. 8,3 Pf., und für eine Person und Meile durchschnittlich 3 Sgr. 10,6 Pf. Von den Personen, welche die Bahn benutzten, fuhren

25147 Personen I. Klasse,
158218 „ II. „
63863 „ auf Stehplätzen.

Das Verhältniß stellt sich also wie

1:6,2:2,5.

Wird für jede Person 1½ Ztr. inkl. Gepäck angenommen, so sind hiernach im Jahre 1843 2,420822¼ Ztr. eine Meile weit befördert und für solchen Zentner 2 Sgr. 7,1 Pf. eingenommen worden.

m. Güter-Verkehr.

An Frachtgütern, sowohl Eil- als gewöhnlicher Fracht, sind vom 23. Oktober 1842 an in den einzelnen Monaten befördert worden:

| Monat. | 1842. | | 1843. | | 1844. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ztr. | Pfd. | Ztr. | Pfd. | Ztr. | Pfd. |
| Januar | — | — | 55758 | 103 | 18797 | 107 |
| Februar | — | — | 59862 | 25 | 45857 | 35 |
| März | — | — | 33779 | 29 | 36996 | 79 |
| April | — | — | 11915 | 73 | 18171 | 14 |
| Mai | — | — | 9934 | 89 | | |
| Juni | — | — | 17328 | 59 | | |
| Juli | — | — | 36571 | 4 | | |
| August | — | — | 6198 | 49 | | |
| September | — | — | 10768 | 44 | | |
| Oktober | — | — | 34478 | 61 | | |
| November | 32828 | 27 | 36855 | 82 | | |
| Dezember | 21103 | 88 | 15323 | 78 | | |

Die im Jahre 1843 versendeten Güter vertheilten sich auf die einzelnen Stationen:

| | | | | Eilfracht. Ztr. | Pf. | gewöhnl. Fracht. Ztr. | Pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Zwischen | Berlin | und | Köpenick | 1 | 106 | 1029 | 55 |
| " | " | " | Erkner | 1 | 27 | 109 | — |
| " | " | " | Fürstenwalde | 60 | 44 | 25719 | 45 |
| " | " | " | Briesen | 7 | 6 | 39650 | 4 |
| " | " | " | Frankfurt | 10635 | 58 | 253200 | 81 |
| " | Köpenick | " | Erkner | — | — | — | 106 |
| " | " | " | Fürstenwalde | — | — | 305 | 24 |
| " | " | " | Briesen | — | — | — | — |
| " | " | " | Frankfurt | 114 | 51 | 634 | 105 |
| " | Erkner | " | Fürstenwalde | — | — | 1607 | 51 |
| " | " | " | Briesen | — | — | 2 | 15 |
| " | " | " | Frankfurt | — | — | 1522 | — |
| " | Fürstenwalde | " | Briesen | — | — | 36 | 57 |
| " | " | " | Frankfurt | 4 | 104 | 4768 | 60 |
| " | Briesen | " | " | 1 | 18 | 187 | 21 |
| | | | Zusammen | 10826 | 84 | 328773 | 74 |

| Station. | hat abgesandt | | hat empfangen | | Summa der Frachtfrequenz. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Zentner. | Pfd. | Zentner. | Pfd. | Zentner. | Pfd. |
| Berlin | 138600 | 77 | 191814 | 19 | 330414 | 96 |
| Köpenick | 647 | 51 | 1439 | 66 | 2087 | 7 |
| Erkner | 3094 | 69 | 148 | 20 | 3242 | 89 |
| Fürstenwalde | 22282 | 43 | 10220 | 12 | 32502 | 55 |
| Briesen | 39119 | 40 | 764 | 81 | 39884 | 11 |
| Frankfurt | 135855 | 98 | 135213 | 70 | 271069 | 58 |
| Summa | 339600 | 48 | 339600 | 48 | 679200 | 96 |

Von den im Jahre 1842 transportirten Gütern wurden 45964 Ztr. 30 Pfund auf der ganzen Bahn und 10722 Ztr. 19 Pfund auf einem Theile der Bahn; im Jahre 1843 dagegen 263836 Ztr. 29 Pfund auf der ganzen Bahnlänge und 75764 Ztr. 19 Pfund auf einem Theile der Bahn befördert.

| | | |
|---|---|---|
| Das im Jahre 1842 versendete Frachtquantum von 56686 Ztr. 49 Pfund hat, auf 1 Ztr. reduzirt, einen Weg von . . . . | 577092¼ | Meilen, |
| die im Jahre 1843 bewegten 339600 Ztr. 48 Pfund aber auf 1 Ztr. reduzirt, einen Weg von . . . . | 3,373096½ | „ |
| zurückgelegt. | | |
| Hierzu tritt noch das transportirte Vieh, nach 1 Ztr. berechnet und auf 1 Ztr. reduzirt, mit einem Wege von | 209811 | „ |
| Für die Post transportirte Güter auf 1 Ztr. reduzirt | 129843 | „ |
| in Summa . | 4,289842¼ | Meilen. |

Hierfür betrug die Einnahme 79533 Thlr. 20 Sgr. 3 Pf. Es ist also für jeden Zentner, eine Meile weit bewegt, 6,67 Pf. eingenommen worden und hat jeder bewegte Zentner eine durchschnittliche Einnahme von 5 Sgr. 6,8 Pf. gewährt.

## 9. Die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

### (Frankfurt a. O. — Breslau.)

#### a. Geschichte dieser Bahn.

Die Idee einer Eisenbahn zwischen Berlin und Breslau war im Jahre 1837 zuerst vom Königl. Oberbaurath Crelle zur Begründung eines Projektes benutzt worden, das, eine möglichst gerade Linie zwischen jenen Städten aufsuchend, die Stadt Frankfurt beseitigen und einen Theil der Nieder-Lausitz über Guben, Sorau u. s. w. durchschneiden sollte.

Frankfurt entzog sich jedoch diesem ihm feindlichen Projekte, ehe dasselbe eine feste Basis erlangen konnte, durch Förderung einer Verbindungsbahn nach Berlin, und so blieb für das ursprüngliche Projekt nur die Möglichkeit des Anschlusses an diese Bahn. Inzwischen waren auch die übrigen, durch dasselbe in ihren wichtigsten Verkehrs-Verhältnissen bedrohten Städte an der Hauptstraße von Berlin nach Breslau auf dessen Gefahr aufmerksam geworden. Die acht Städte Krossen, Grüneberg, Neusalz, Glogau, Züllichau, Freistadt, Beuthen, Neustädtel unter Anschluß Seiner Durchlaucht des Fürsten zu Karolath, traten mit der Erklärung zu einem Verbande zusammen, dem Crelle'schen Projekte, dessen Absicht, mittelst Durchschneidung der Lausitz eine gerade Richtung zu gewinnen, durch die Berlin-Frankfurter Bahn ohnedies gänzlich verrückt worden war, entgegenzutreten und auf eigene Kosten eine Linie in möglichster Nähe der Haupt-Chaussee und der Oder nivelliren und veranschlagen zu lassen. Der technische Direktor der Berlin-Frankfurter Bahn, Zimpel, mit dieser Arbeit beauftragt, legte das Nivellement zweier Linien vor, wovon die eine die Städte Krossen, Grüneberg, Neusalz, Glogau ganz nahe berühren, die zweite, in einer Entfernung von resp. 1 und 2 Meilen südlich von ihnen, ein überwiegend günstigeres Bau-Terrain aufgefunden haben wollte. In einer zu Grüneberg gehaltenen General-Konfe-

renz, woran auch Deputirte der Städte Liegnitz und Frankfurt Antheil nahmen, einigte man sich über die Wahl der zweiten Linie, theils als der billigeren, theils als einer möglicher Weise die Interessen des Crelle'schen Bahnprojektes friedlich vermittelnden. Man hoffte, die betheiligten Städte des Crelle'schen Projektes schlimmsten Falles durch eine zu übernehmende Verpflichtung zum Bau einer Flügelbahn nach Sagan mit dem neuen Plane zu versöhnen. Doch hierin irrte man sich. Zweimalige in Berlin abgehaltene Konferenzen mit den noch bestehenden Interessenten am Crelle'schen Unternehmen, so wie mit den Deputirten der inzwischen ebenfalls zum Verbande zusammengetretenen sechs Städte: Guben, Sommerfeld, Sorau, Sagan, Sprottau und Primkenau, blieben für eine solche Einigung ohne Erfolg, so daß, um das Gedeihen des Ganzen nicht in Gefahr zu bringen, nachdem die alte Gesellschaft für das Crelle'sche Projekt ihre Auflösung erklärt hatte (am 16. August 1841), endlich ein Kompromiß aushelfen mußte. Danach wurde, mit sofortiger Ernennung eines Berliner Komité's, eine neue Gesellschaft gebildet, deren Aufgabe es sein sollte, für eine Eisenbahn zwischen Frankfurt und Breslau alle einleitenden Maaßregeln zu treffen und den streitigen Punkt:

> „ob solche über Guben, Sorau, Sagan, Sprottau oder zwischen diesen Städten und den Städten Krossen, Grüneberg, Neusalz, Glogau hindurch, also alle Interessen ziemlich gleich befriedigend, geführt werden solle,"

dann erst zu entscheiden, wenn die erstgenannten Städte ihre Absicht, die von ihnen gewünschte Linie ebenfalls nivelliren und veranschlagen zu lassen, ausgeführt und somit gründliche Gelegenheit zum Vergleiche beider Bahnen geboten haben würden.

Schon unterm 19. Oktober 1840 hatten, in Vertretung des Verbandes der Oderstädte, der Fürst zu Karolath, gleichwie die zur Huldigungsfeier in Berlin anwesenden Ober-Bürgermeister und Bürgermeister der Städte Breslau, Frankfurt, Liegnitz, Glogau, Grüneberg und mehrere Privatpersonen sich mit der Bitte an den Minister der Finanzen und des Handels gewandt, über die Ertheilung einer Konzession zur Anlegung der Frankfurt-Breslauer Eisenbahn nicht eher entscheiden zu wollen, als Supplikanten den ausgearbeiteten Plan vorgelegt haben würden. Unterm 8. November 1840 erfolgten hierauf die beruhigendsten Versicherungen, und auch das von allen Parteien erwählte, schon oben erwähnte Berliner Komité hatte von seiner Existenz und der übernommenen Verpflichtung dem Finanz-Minister, dem Ober-Präsidenten der Mark und dem Ober-Präsidenten von Schlesien unterm 2. November 1841 Anzeige gemacht, und später, mittelst Immediatgesuch vom 27. Dezember 1841, an Se. Majestät den König um Allerhöchste Protektion gebeten (z. vgl. die Schrift: Einige Worte über die Wahl der Eisenbahnlinie zwischen Frankfurt a. O. und Breslau, Berlin, Januar 1842).

Da erschien ganz unerwartet in öffentlichen Blättern eine Bekanntmachung vom 13. Januar 1842, wodurch ein neues Berliner Komité einer andern Niederschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft, mit der Bemerkung, daß die Aktien-Gesellschaft, welche dasselbe vertrete, bereits konzessionirt sei — zu

einer am 11. Februar zu haltenden General-Versammlung einladet. In dieser Versammlung wurde das Statut berathen und festgestellt, Direktion und Verwaltungsrath erwählt; auch erschien eine Uebersicht der Kosten der Niederschlesischen Eisenbahn nebst deren Rentabilität.

Nunmehr begann diese neue Gesellschaft ihre technischen Vorarbeiten, schrieb zu diesem Zwecke unter dem 11. April 1842 eine Einzahlung von ½ Prozent der gezeichneten Summen aus und betrieb die Vervollständigung ihres Aktien-Kapitals, wobei anscheinend hochgestellte Personen dem Unternehmen ihre Protektion zuwandten. Nach den wiederholten Versicherungen der Direktion war an der Verwirklichung dieser wichtigen Unternehmung kaum zu zweifeln; an Zweifeln und Anfeindungen in öffentlichen Blättern fehlte es jedoch nicht, und diese sowohl, als die halboffiziellen Erwiderungen waren so eigenthümlicher Fassung, daß der unbefangene Leser das Wahre auf beiden Seiten kaum zu erkennen vermochte.

Am 4. und 5. September 1842 fand zu Berlin eine General-Versammlung der Aktionäre Statt, in welcher ein neuer Verwaltungsrath gewählt werden mußte, da sämmtliche Berliner Mitglieder aus demselben ausgeschieden waren. Es wurde ferner beschlossen, das Statut abzuändern und den Sitz der Verwaltung von Berlin auf die Bahnlinie zu verlegen, die nächste Versammlung wurde zum 17. Oktober in Breslau festgesetzt. In dieser wurde nicht nur der Statut-Entwurf, welcher von einer dazu niedergesetzten Kommission entworfen und den Aktionären gedruckt mitgetheilt war, berathen, sondern die Gesellschafts-Behörden mußten auch durch die Wahl mehrerer Mitglieder, namentlich für Breslau, ergänzt werden. In beiden General-Versammlungen wurde der baldige Angriff des Unternehmens in Aussicht gestellt; der Bau konnte jedoch nicht beginnen, da das veranschlagte Kapital nicht gezeichnet wurde.

Durch Reskript vom 10. April 1842 machte der Finanz-Minister die Direktion ausdrücklich darauf aufmerksam, daß eine Allerhöchste Bestätigung und Konzessionirung des von ihr vertretenen Vereins noch nirgend erfolgt sei, auch nur dann erst erfolgen könne, wenn die Vorbereitung des Unternehmens den Vorschriften des Gesetzes vom 3. November 1838 entsprechend Statt gefunden haben werde. Zu diesem Zwecke setzte der Finanz-Minister zugleich der Gesellschaft die sehr geräumige Frist von einem Jahre, vom Tage der Allerhöchsten Genehmigung der vorgeschlagenen Bahnrichtung — den 7. Januar 1842 — an gerechnet, fest, mit der Aufgabe: daß dann das nach den technischen Vorarbeiten erforderliche Aktien-Kapital und dessen Sicherung durch bindende Aktien-Zeichnung nachgewiesen werden müsse. —

Die Gesellschaft hatte während der Zeit ihr ursprüngliches Bauprojekt auch noch auf eine Seitenrichtung über Görlitz nach der Sächsischen Grenze ausgedehnt und dadurch den Kostenbedarf bis auf 12 Millionen Thaler gesteigert, davon aber in der einjährigen Frist bis zum 7. Januar 1843 kaum 2 Millionen Thaler, also ungefähr nur den sechsten Theil durch sichere und bindende Aktien-Zeichnungen zusammengebracht, auch ihre, unter Leitung von

fünf Ober-Ingenieuren, durch eine große Anzahl von Strecken-Ingenieuren, Sektions-Ingenieuren, Feldmessern, Geometern u. s. w. gefertigte technische Vorarbeiten, mit Ausschluß der Linie nach Görlitz, welche diese Stadt auf ihre alleinige Kosten durch besondere Beamte hatte bearbeiten lassen, — erst am letzten Tage vor Ablauf der einjährigen Frist dem Finanz-Minister eingereicht. —

Die Niederschlesische Gesellschaft hatte deshalb mit dem 7. Januar 1843 jeden Anspruch auf eine weitere Berücksichtigung von Seiten des Staates verloren. Es fanden nun auf den Wunsch des Finanz-Ministers zwischen den drei betheiligten Gesellschaften Konferenzen Statt, wodurch eine Vereinbarung derselben nach folgendem, unterm 7. Mai 1843 veröffentlichten, Plane herbeigeführt wurde.

§. 1.

Behufs der Herstellung einer Eisenbahn-Verbindung zwischen Berlin und Breslau wird unter der Benennung „Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft" eine Aktien-Gesellschaft für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn, welche sich an die Berlin-Frankfurter Eisenbahn anschließt und über Liegnitz nach Breslau führt, gebildet. Die Bestimmung des Anschlußpunktes und der Bahnlinie, so wie die Festsetzung des Bauprojektes, bleibt dem Staate unbedingt vorbehalten.

§. 2.

Das erforderliche Kapital wird vorläufig zu 8,000000 Thlr. angenommen. Von diesem Kapitale übernimmt der Staat den siebenten Theil, in runder Summe mit 1,150000 Thlr. an Aktien, welche mit den übrigen Aktien gleiche Rechte haben, die andern sechs Siebentel, in runder Summe von 6,850000 Thlr., werden im Wege der Aktien-Zeichnung durch Privat-Interessenten aufgebracht.

§. 3.

Während der Bauzeit bis zum Schlusse desjenigen Jahres, in welchem die ganze Bahn in Betrieb gesetzt wird, werden die auf die Aktien geleisteten Einzahlungen mit 4 Prozent jährlich verzinset und diese Zinsen aus dem Kapitale (§. 2.) entnommen, so weit sie nicht durch den bis zu jenem Zeitpunkte aus dem Betriebe aufkommenden Ertrag gedeckt werden.

§. 4.

Vor dem Ablaufe des Jahres, in welchem die ganze Bahn in Betrieb gesetzt wird, wird das Kapital, welches sich

a. für den Bau der Bahn sammt Zubehör,
b. für das Betriebsmaterial,
c. für die Bestreitung der Generalkosten,
d. für die Zinsen der geleisteten Einzahlungen (§. 3),

als nothwendig ergiebt, mit Zuziehung des Finanz-Ministeriums definitiv berechnet und festgestellt. Sollte dasselbe sich nicht auf den angenommenen Betrag von acht Millionen Thaler (§. 2) belaufen, so werden die gezeichneten Aktien verhältnißmäßig reduzirt; so fern sich ein Mehrbedarf herausstellen sollte, wird das Aktien-Kapital dem entsprechend erhöht und der siebente Theil des Mehrbedarfs vom Staate übernommen, der Ueberrest im Wege der Aktien-Zeichnung durch Privat-Interessenten beschafft.

§. 5.

Vom 1. Januar des auf die Eröffnung der ganzen Bahn folgenden Jahres ab,

dient der aufkommende Ertrag des Unternehmens nach Maaßgabe der folgenden Bestimmungen zur Verzinsung des festgestellten Aktien-Kapitals (§. 4).

1. Aus dem aufkommenden Ertrage werden zunächst die laufenden Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten bestritten.
2. Sodann wird Behufs der Ansammlung eines Reservefonds zur Bestreitung der Kosten der Erneuerung und Vermehrung des Inventariums sowohl der Bahn, als der Betriebsmittel, so wie zur Deckung der in außerordentlichen Fällen nöthigen Ausgaben, aus dem Ertrage ein jährlicher Beitrag vorweg entnommen. Dieser Beitrag beträgt mindestens ½ Prozent des Aktien-Kapitals und kann bei sich ergebendem Bedürfnisse, unter Zustimmung des Finanz-Ministeriums, mittelst Beschlusses der Direktion auf 1 Prozent erhöht werden. Der Bestand des Reservefonds darf sich jedoch nicht höher als 5 Prozent des Aktien-Kapitals (§. 4) belaufen.
3. Der nach Abzug der Summe zu 1. und 2. jährlich verbleibende Rest des Ertrages bildet den Reinertrag, welcher auf sämmtliche Aktien vertheilt wird. Falls jedoch dieser Reinertrag in einem Jahre 5 Prozent des Aktien-Kapitals (§. 4) übersteigt, so kommen von dem Ueberschusse über 5 Prozent nur zwei Drittheile zur Vertheilung und das dritte Drittheil wird zur Verstärkung des im §. 8 gedachten Fonds an die Staatskasse abgeführt.

§. 6.

Für den Fall, daß der Reinertrag (§. 5 Nr. 3) nicht 3½ Prozent des Aktien-Kapitals (§. 4) erreichen sollte, verpflichtet sich der Staat, den nöthigen Zuschuß zu leisten, damit den sämmtlichen Aktien ein jährlicher Zinsgenuß von 3½ Prozent gewährt wird, und garantirt diesen Zinsgenuß unbedingt, so lange nicht die Amortisation des Aktien-Kapitals (§. 7) vollständig beendet ist.

§. 7.

Von dem auf die Eröffnung der ganzen Bahn folgenden Jahre an wird vom Staate alljährlich aus den, für das seinerseits übernommene ein Siebentel der Aktien (§§. 2, 4) aufkommenden Zinsen und Dividenden ein halbes Prozent des gesammten Aktien-Kapitals (§. 4) zur allmäligen Amortisation der übrigen sechs Siebentel der Aktien ausgesetzt und verwendet. Die Amortisation erfolgt durch Aktien-Einlösung in der Art, daß die einzulösenden Aktien durchs Loos bestimmt und nach dem Nennwerthe ausgezahlt werden. Die Zinsen und Dividenden werden auf die eingelösten Aktien auch ferner vertheilt und es werden jährlich 3½ Prozent Zinsen von diesen Aktien fortwährend dem obigen Amortisationsfonds zugeschlagen und gleich diesem zur Amortisation mittelst Einlösung nach dem Nennwerthe verwendet.

Diese Amortisation findet auch dann Statt, wenn die Bahn nicht einen Reinertrag von 3½ Prozent gewähren sollte, mithin der Staat seinerseits die garantirten 3½ Prozent Zinsen (§. 6) zum Theil oder ganz herzugeben hätte. Die solchergestalt Seitens des Staats erworbenen Aktien kommen nicht wieder in Kours.

§. 8.

Dem Staate bleibt es unbenommen, dasjenige, was über 3½ Prozent an Zinsen und Dividenden auf das seinerseits übernommene ein Siebentel der Aktien und auf die nach §. 7 von ihm erworbenen Aktien vertheilt wird, ingleichen das nach §. 5 Nr. 3 zur Staatskasse fließende ein Drittheil des Ueberschusses über 5 Prozent ebenfalls zum Ankaufe von Aktien zu verwenden. Es soll jedoch der hierdurch aufkommende Fonds nicht zu dem §. 7 gedachten Amortisationsfonds geschlagen, sondern nur in der Art zur Erwerbung von Aktien verwendet werden, daß deren Ankauf nach dem Tageskourse im Wege des freien Verkehrs erfolgt.

§. 9.

Sobald die sämmtlichen Aktien auf dem im §. 7 und §. 8 angegebenen Wege vom Staate erworben sind, wird die Bahn und das Betriebsmaterial nebst dem gesammten Zubehör, einschließlich des Reservefonds, mit sämmtlichen Aktivis und Passivis alleiniges Eigenthum des Staats.

§. 10.

Die weiteren Einleitungen zur Bildung der Aktien-Gesellschaft, insbesondere Behufs Beschaffung der im Wege der Aktien-Zeichnung durch Privat-Interessenten aufzubringenden 6,850000 Thlr. (§. 2) werden von dem zusammengetretenen Komité getroffen, welches bis zur nächsten General-Versammlung (§. 13) die Geschäftsführung übernimmt und die erforderlichen Vorbereitungen veranstaltet.

§. 11.

Denjenigen, welche für die sogenannte Niederschlesische Eisenbahn-Gesellschaft Aktien gezeichnet, so wie denjenigen, welche bei der sogenannten Frankfurt-Breslauer Eisenbahn-Gesellschaft auf Grund der Bedingungen vom 5. April d. J. sich betheiligt haben, wird, unter den Seitens des Komités (§. 10) mitzutheilenden näheren Bestimmungen und Maaßgaben, binnen 14 Tagen die Uebertragung ihrer Zeichnungen auf die nach dem gegenwärtigen Plane zu errichtende Gesellschaft freigestellt; es bleibt jedoch ein Betrag von 500000 Thlr. zur Unterbringung durch die in Breslau neu zu eröffnende Aktien-Zeichnung reservirt.

So fern der Betrag der auf die gegenwärtig zu begründende Gesellschaft übertragenen früheren Aktien-Zeichnungen den aufzubringenden Bedarf übersteigt, tritt nach Maaßgabe der auf Grund der vorangegangenen Verhandlungen vom Finanz-Ministerium genehmigten Bestimmungen eine verhältnißmäßige Reduktion ein, welche zunächst diejenigen trifft, die über 1000 Thlr. gezeichnet haben. So weit der Bedarf von 6,850000 Thlr. auf dem obigen Wege nicht gedeckt werden sollte, werden von dem Komité anderweite Aktien-Zeichnungen eröffnet. Die Kosten der Unterbringung der Aktien werden aus dem Fonds der Gesellschaft bestritten und können, so weit sie nicht zwei pro mille der gezeichneten Beträge übersteigen, ohne speziellen Nachweis erstattet werden.

§. 12.

Sowohl bei der Uebertragung früherer Aktien-Zeichnungen, als bei neuen Aktien-Zeichnungen, ist sofort nach näherer Bestimmung des Komités (§. 10) eine Einzahlung von zehn Prozent des gezeichneten Betrages zu leisten. Die eingezahlten Beträge werden bei der Bank oder Seehandlung oder sonst nach der Bestimmung des Finanz-Ministeriums sicher niedergelegt und, gleich den späteren Einzahlungen, bis zum Schlusse des Jahres, in welchem die ganze Bahn in Betrieb gesetzt wird, mit vier Prozent verzinset (§. 3).

Eine Anrechnung der Anzahlungen, welche für die früher eingeleiteten Unternehmungen geleistet worden sind, findet nicht Statt. Dagegen ist der Werth der Vorarbeiten, welche Seitens der verschiedenen Komités oder in Veranlassung derselben mittelst jener Anzahlungen beschafft worden sind, nach näherer Bestimmung des Finanz-Ministeriums zu vergüten; auch bleibt es dem Finanz-Ministerium vorbehalten, sonstige Ausgaben und Ansprüche, für welche Gründe der Billigkeit sprechen, nach Vernehmung der gutachtlichen Vorschläge des Komités (§. 10), resp. der Direktion berücksichtigen zu lassen.

§. 13.

Nach Unterbringung des Aktien-Kapitals wird eine General-Versammlung sämmtlicher Aktionäre nach Berlin berufen, um das zur Allerhöchsten Bestätigung vorzule-

gende Gesellschafts-Statut zu vereinbaren und die Wahl der Gesellschafts-Vorstände, welche bis zur Ausführung der ganzen Bahn in Funktion bleiben, vorzunehmen. In dieser General-Versammlung bestimmt sich die Stimmberechtigung nach dem gezeichneten Aktien-Kapitale in der Art, daß 1000 Thlr. eine Stimme geben, kein Einzelner aber an eigenen wie an übertragenen Stimmen zusammen mehr als zehn Stimmen führen kann. Nur Aktionäre können als Bevollmächtigte erscheinen; zur Legitimation der Bevollmächtigten genügt das Anerkenntniß des Komités (§. 10). Die Beschlüsse werden nach Stimmenmehrheit gefaßt und sind auch für die Abwesenden verbindlich.

§. 14.

Der Staat wird sowohl in der ersten (§. 13), als in den folgenden General-Versammlungen durch einen seinerseits zu bestellenden Kommissarius, welcher nicht Aktionär zu sein braucht, vertreten und übt durch diesen das Stimmrecht für die von ihm übernommenen Aktien aus. Demselben steht in jeder General-Versammlung eine dem sechsten Theile der von den gegenwärtigen Aktionären geführten Stimmenzahl gleiche Zahl an Stimmen zu, so daß er jederzeit ein Siebentel sämmtlicher Stimmen in der General-Versammlung hat. Der Kommissarius ist zugleich, ohne daß er sich einer Wahl Seitens der General-Versammlung zu unterziehen hätte, Mitglied der Direktion mit vollem Stimmrechte.

§. 15.

Sowohl für die Zeit der ersten Ausführung des Unternehmens, als auch in der Folge, nachdem die Bahn in Betrieb gesetzt worden, bleibt dem Finanz-Ministerium die Bestätigung

a. des technischen Direktors, welcher die technische Leitung des Baues und die technische Aufsicht über die Bahn und den Betrieb führt;
b, des ersten Administrativ-Beamten;
c. des Rendanten, welcher die Kassen-, Buch- und Rechnungsführung zu besorgen hat,

vorbehalten, und zwar hinsichtlich der zu a. und b. gedachten beiden Beamten mit der Maaßgabe, daß es dem Finanz-Ministerium freisteht, den oder die von der Direktion hierzu vorgeschlagenen Personen ohne Angabe von Gründen zu verwerfen, und daß in einem solchen Falle diese Beamten seinerseits zu bestimmen sind.

Sowohl die Besoldungen der drei zu a., b. und c. gedachten Beamten, als die sonstigen Verhältnisse derselben und die Bedingungen ihrer Entlassung sind unter Zustimmung des Finanz-Ministeriums festzusetzen.

§. 16.

Der Tarif, sowohl für die Güter- als für die Personen-Beförderung, so wie jede Aenderung derselben, bedarf der Zustimmung des Finanz-Ministeriums.

§. 17.

Dem Finanz-Ministerium bleibt nicht nur die Genehmigung, sondern, um das nothwendige Ineinandergreifen mit den Fahrten auf andern Bahnen zu sichern, auch die Abänderung der Fahrpläne vorbehalten.

§. 18.

Es bleibt dem Staate für den Fall, daß in Folge der übernommenen Zinsgarantie (§. 6) von Seiten des Staates in drei hinter einander folgenden Jahren ein Zuschuß geleistet werden müßte, oder daß in einem Jahre der zu leistende Zuschuß mehr als 1 Prozent des Aktien-Kapitals (§. 4) betragen sollte, die Befugniß vorbehalten, die Administration der Bahn und des Betriebes seinerseits zu übernehmen. Im Falle der Geltendmachung dieser Befugniß ist derselbe hinsichtlich der Verwaltung keinerlei

Beschränkungen von Seiten der Gesellschaft unterworfen; dagegen ist er verpflichtet, vollständig Rechnung zu legen und den aufkommenden Reinertrag nach eben den Bestimmungen, welche für die eigene Administration der Gesellschaft gelten (§. 5), den Aktionären zukommen zu lassen, unter allen Umständen aber die garantirten 3½ Prozent Zinsen zu gewähren. Wenn bei dieser Administration von Seiten des Staates der Reinertrag in drei hinter einander folgenden Jahren mehr als 3½ Prozent des Aktien-Kapitals betragen hat, ist die Gesellschaft zu dem Verlangen berechtigt, daß ihr die Verwaltung wieder übertragen werde.

§. 19

Für den Fall, daß die Gesellschaft, nach erfolgter Verständigung mit der Königl. Sächsischen Regierung, beschließen sollte, das Unternehmen auch auf die Herstellung einer Anschlußbahn nach der Sächsischen Grenze auszudehnen, wird derselben für die Ausführung dieser Bahn der Vorzug vor andern Unternehmern zugesichert. Auch übernimmt die Gesellschaft die Verpflichtung, wenn der Staat es verlangen sollte, das Unternehmen auf die Ausführung dieser Anschlußbahn auszudehnen, dergestalt, daß solche alsdann einen integrirenden Theil der ganzen Unternehmung bildet.

In dem einen wie in dem andern Falle soll der Gesellschaft zur Beschaffung des für die Anschlußbahn erforderlichen Kapitals

entweder:

die Aufnahme einer Anleihe mittelst Emission auf den Inhaber lautender Obligationen zu höchstens 4 Prozent Zinsen, mit der Priorität vor den Aktien,

oder:

die Erhöhung des ursprünglichen Aktien-Kapitals in der Art, daß davon ein Siebentel Seitens des Staates übernommen wird und für das erhöhte Kapital dieselben Bestimmungen wie für das ursprüngliche gelten,

gestattet werden; die Entscheidung über den einen oder den andern Weg bleibt dem Staate vorbehalten.

Berlin, den 3. Mai 1843.

Der Finanz-Minister.

Die bei den drei verschiedenen Unternehmungen geschehenen resp. Zeichnungen sollten, nach Maaßgabe der von dem Finanz-Minister getroffenen Anordnungen, durch das Komité berücksichtigt werden. Hiernach war es den Zeichnern freigestellt, sich mit einem gleichen oder minderen als dem früher gezeichneten Aktien-Betrage bei dem neuen Unternehmen, unter sofortiger Einzahlung von 10 Prozent der zu zeichnenden Summe, zu betheiligen, während die andern neuen Zeichner an den von ihnen offerirten vollen Betrag gebunden blieben, dagegen eine Reduktion desselben durch das Komité sich gefallen lassen mußten.

Hieraus ergiebt sich, daß die Staatsbehörde gegen die Niederschlesischen Aktionäre weder ein Recht, noch die Billigkeit verletzt, sondern es wohl erkannt hat, daß die Mehrzahl derselben mit Eifer und Redlichkeit nach der Förderung des ihnen anvertraut gewesenen großen Unternehmens gestrebt hat, und nur in ihren Schritten nicht richtig berathen gewesen sei. Um so ungerechter waren deshalb die von dieser Gesellschaft erhobenen Klagen über eine ziemlich rasche Zurücknahme der alten Konzession, als sie eben so wenig eine Allerhöchste Bestätigung noch Konzession gehabt hatte. — Die Niederschlesi-

sche Gesellschaft hatte erst den sechsten Theil der zu ihrem Projekte erforderlichen Geldmittel gezeichnet und bedurfte daher der Vereinigung mit noch fünf Mal so viel. Diese erfolgte durch Bildung der neuen Gesellschaft, unter dem Namen: „Niederschlesisch-Märkische Gesellschaft", in kurzer Zeit, und war also das Unternehmen, eine Eisenbahn-Verbindung zwischen Breslau und Berlin herzustellen, durch diesen Zusammentritt der Gesellschaften wesentlich gefördert worden.

Sehr rasch wurden jetzt die nöthigen Vorarbeiten durch das vom Finanz-Minister bestätigte Komité betrieben und eine General-Versammlung in Berlin zusammenberufen, welche vom 3. bis 5. August währte und in der das Gesellschafts-Statut berathen und festgesetzt, so wie die Wahl des Gesellschafts-Vorstandes, der Direktion und des Verwaltungsrathes vorgenommen wurde.

Am 28. August 1843 wurde der Bau der 17285 Ruthen (8⅗ Meilen) langen Strecke zwischen Breslau und Liegnitz an mehreren Orten durch Ausführung von fast ⅗ der Erdarbeiten und Angriff der 7 Hauptbrückenbauten werkthätig begonnen und von nun an eifrig fortgesetzt.

Die Allerhöchste Konzessions- und Bestätigungs-Urkunde für die Gesellschaft erfolgte am 27. November 1843 und lautete wie folgt:

„Nachdem Behufs der Herstellung einer Eisenbahn-Verbindung zwischen Berlin und Breslau unter der Benennung:

„Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft"

eine Aktien-Gesellschaft für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn, welche sich an die Berlin-Frankfurter Bahn anschließt und über Liegnitz nach Breslau führt, mit einem vorläufig auf acht Millionen Thaler festgesetzten Grundkapitale gebildet, dabei zugleich auch Behufs der Eisenbahn-Verbindung zwischen Breslau und Dresden die Anlage einer Anschlußbahn nach Görlitz in das Unternehmen mit inbegriffen und zu diesem Zwecke die Erhöhung des Grundkapitals um fernere zwei Millionen Thaler vorbehalten worden ist, wollen Wir sowohl zur Ausführung der vorbezeichneten, an die Berlin-Frankfurter Bahn sich anschließenden Eisenbahn über Liegnitz nach Breslau, als auch zur Anlage der erwähnten Anschlußbahn nach Görlitz, so wie zu deren weiteren Fortsetzung nach der Königl. Sächsischen Landesgrenze, mit Rücksicht auf den unterm 24. Juli d. J. mit der Königl. Sächsischen Regierung abgeschlossenen Vertrag wegen Herstellung einer Eisenbahn-Verbindung von Breslau nach Dresden, hiermit Unsere landesherrliche Genehmigung ertheilen.

Auch wollen Wir ferner das Statut der Eingangs gedachten „Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, wie solches mit Rücksicht auf die Seitens Unseres Finanz-Ministers gepflogenen Verhandlungen, auf Grund der in der General-Versammlung am 3., 4. und 5. August d. J. nach Inhalt der Uns vorgelegten gerichtlichen Protokolle gefaßten Beschlüsse in der Anlage festgestellt worden ist, hierdurch mit der Maaßgabe zu §. 68:

daß es zur näheren Festsetzung der den Direktoren jährlich zu gewährenden Remuneration der Zustimmung Unseres Finanz-Ministers bedürfen soll,

in allen Punkten bestätigen, insbesondere, im Anerkenntnisse der Wichtigkeit der vorbezeichneten Eisenbahn-Verbindungen für die allgemeinen Landes-Interessen, für die Zinsen des Aktien-Kapitals, wie dasselbe in den §§. 6 und 8 des Statuts vorläufig angenommen worden und demnächst in Gemäßheit des §. 7 definitiv festgestellt werden

wird, und zwar zum Satze von 3½ Prozent, unter den näheren Bestimmungen und Bedingungen, welche das oben angeschlossene Statut enthält, die Garantie des Staats hiermit bewilligen, indem Wir zugleich bestimmen, daß es bei den in der oben erwähnten General-Versammlung erfolgten Wahlen der Mitglieder der Direktion und ihrer Stellvertreter, so wie der Mitglieder des Verwaltungsrathes sein Bewenden haben soll. Dabei setzen Wir jedoch, da in dieser General-Versammlung von einzelnen Theilnehmern gegen die Feststellung des Statuts und gegen die Vornahme der Wahlen Widerspruch erhoben worden ist, hierdurch fest, daß den eben bezeichneten widersprechenden Theilnehmern vorbehalten bleibt, innerhalb vier Wochen nach Publikation der gegenwärtigen Konzessions- und Bestätigungs-Urkunde mittelst Zurücklieferung der erhaltenen Zusicherungsscheine an die Direktion der Gesellschaft gegen Rückempfang der geleisteten Anzahlungen aus der Gesellschaft auszuscheiden, sofern dieselben aber nicht von diesem Vorbehalte Gebrauch machen, das obige Statut und die erfolgten Wahlen auch für sie unbedingt verbindlich bleiben sollen.

Schließlich bestimmen Wir, daß, so weit nicht in dem Statute besondere Festsetzungen getroffen worden, die in dem Gesetze über Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 ergangenen allgemeinen Vorschriften, namentlich die über die Expropriation, ingleichen die in der Anlage festgestellten Bedingungen in Betreff der Benutzung für militärische Zwecke nebst den in dem oben erwähnten Staatsvertrage vom 24. Juli d. J. enthaltenen besonderen Bestimmungen und Maaßgaben, auf die Eingangs bezeichneten Eisenbahnen Anwendung finden sollen.

Die gegenwärtige Konzessions- und Bestätigungs-Urkunde ist sammt der obengedachten Anlage und dem Staatsvertrage vom 24. Juli d. J., ingleichen mit dem bestätigten Statute, durch die Gesetzsammlung bekannt zu machen.

Gegeben Charlottenburg den 27. November 1843.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

### Bedingungen in Betreff der Benutzung der Eisenbahnen für militärische Zwecke.

1. Die Eisenbahn-Gesellschaft ist verpflichtet, nach dem Verlangen der Militärverwaltung für die auf der Bahn zu befördernden Transporte von Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungs-Bedürfnissen, so wie von Militär-Effekten jeglicher Art nöthigenfalls auch außerordentliche Fahrten einzurichten, und zwar dergestalt, daß für dergleichen Transporte nicht blos die unter gewöhnlichen Umständen bei den Fahrten zur Anwendung kommenden, sondern auch die sonst noch vorhandenen Transportmittel benutzt werden. Ueber die hierfür zu leistende Vergütung, so wie über eine Ermäßigung der allgemeinen Frachtsätze für die Transporte von Truppen und von dem zum unmittelbaren Gefolge der Truppen gehörenden Kriegsmaterial ist nach Maaßgabe der Umstände besondere Vereinbarung zu treffen.
2. Der Militär-Verwaltung bleibt vorbehalten, sich zu ihren Transporten eigener Transport- und Dampfwagen zu bedienen. In einem solchen Falle ist an die Gesellschaft, außer der Erstattung der Feuerungskosten, ein mäßiges Bahngeld zu gewähren.
3. Die Gesellschaft wird darauf Bedacht nehmen, eine Anzahl Transportfahrzeuge so einzurichten, daß solche nöthigenfalls auch zum Transporte von Pferden benutzt werden können, auch eine Anzahl von Wagen in einer Länge von 12 Fuß zum Gebrauch bei der Absendung von Militär-Effekten bereit zu halten. —

Das Statut der Gesellschaft enthält namentlich Folgendes: Die Nie-

derschlesisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft verbindet sich zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn zum Anschluß an die Berlin-Frankfurter und zur Verbindung von Frankfurt und Breslau über Liegnitz. Die Bestimmung des Anschlußpunktes und der Bahnlinie, so wie die Festsetzung des Bauprojektes, bleibt dem Königlichen Finanz-Ministerium vorbehalten. Die Bahn zur Verbindung der Stadt Breslau mit Dresden soll, bis zur Grenze, als Anschlußbahn, ein integrirender Theil des Unternehmens werden, auch wenn eine Vereinigung der Berlin-Frankfurter mit der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft zu Stande kommt. Das Domizil der Gesellschaft ist Berlin, ihr Gerichtsstand das dortige Königl. Stadtgericht. Das erforderliche Kapital wird vorläufig auf 8 Millionen Thaler Preußisch Kourant festgestellt und in Aktien zu 100 Thlr. aufgebracht, wobei der Staat den siebenten Theil, in runder Summe mit 1,150000 Thlr., übernimmt. Die definitive Feststellung des benöthigten Kapitals erfolgt durch die Gesellschafts-Vorstände unter Zuziehung des Königl. Finanz-Ministerii nach Ablauf des ersten vollen Betriebsjahres. Sollte dasselbe sich nicht auf den angenommenen Betrag von 8,000000 Thlr. belaufen, so wird der Ueberschuß zum Ankauf von Stamm-Aktien der Gesellschaft für Rechnung derselben verwendet. Sollte sich dagegen ein Mehrbedarf herausstellen, so wird nach der Wahl der Gesellschaftsvorstände unter Zustimmung des Königl. Finanz-Ministerii entweder das Aktien-Kapital dem entsprechend erhöht, der siebente Theil dieses Mehrbedarfs vom Staate übernommen und der Ueberrest im Wege der Aktien-Zeichnung durch Privat-Interessenten gedeckt, oder der fehlende Betrag durch eine Anleihe auf Prioritäts-Obligationen beschafft. Sowohl bei der Zeichnung dieser neuen Aktien, als bei der Uebernahme der Prioritäts-Obligationen, haben diejenigen, die zur Zeit der desfallsigen Bekanntmachung Aktionäre der Gesellschaft sind, den Vorzug vor Anderen.

Die Kosten der Bahn von Breslau bis Dresden werden außerdem bis zur Grenze auf 2 Millionen Thaler festgestellt und durch Emission von Aktien in der vorhin angegebenen Art aufgebracht, wobei für den im Wege der Aktien-Zeichnung durch Privatpersonen aufzubringenden Betrag denjenigen, die zur Zeit der Eröffnung dieser Aktien-Zeichnung Aktionäre der Gesellschaft sind, der Vorzug verbleibt. —

Der Staat verbürgt 3½ Prozent jährlicher Zinsen, behält sich aber die Uebernahme der Verwaltung und des Betriebes vor, wenn er drei auf einander folgende Jahre einen Zuschuß leisten müßte oder der Zuschuß in einem Jahre mehr als 1 Prozent des Kapitals betragen sollte. Im Fall dann die Bahn drei hinter einander folgende Jahre mehr als 3½ Prozent einträgt, ist die Gesellschaft berechtigt, die Verwaltung wieder zu übernehmen. Durch allmälige Einlösung der Aktien nach dem Nennwerthe werden die Aktien für den Staat erworben, wozu ½ Prozent des Aktien-Kapitals des Staatsantheils und die 3½ Prozent Zinsen der auf Amortisation angelegten Aktien verwendet werden. Die Einlösung geschieht nach dem Loose am 1. Juli jeden Jahres. —

Der Staat wird in den General-Versammlungen durch einen von ihm zu bestellenden Kommissarius vertreten und übt durch diesen sein Stimmrecht aus.

Dasselbe erstreckt sich in jeder General-Versammlung auf den sechsten Theil der durch sämmtliche übrige anwesende Aktionäre abgegebenen Stimmen, so daß der Staat ein Siebentheil der anwesenden Stimmen repräsentirt. Das Stimmrecht des Staates erhöht sich jedoch in dem Maaße, in welchem derselbe auf dem Wege der Amortisation die übrigen sechs Siebentel Aktien an sich bringt, und zwar nach Akquisition jedes Siebentheils jedesmal um ein Zwölftheil.

Dem Finanz-Ministerium ist ferner vorbehalten: Die Zustimmung zum Tarif, sowohl für die Güter-, als für die Personen-Beförderung, so wie jeder Aenderung desselben; die Genehmigung und Abänderung der Fahrpläne; die Erhöhung des Reservefonds über ½ bis zu 5 Prozent des Anlagekapitals bei sich ergebendem Bedürfnisse; der Beschluß für die Auflösung der Gesellschaft; die Vorlegung von Angelegenheiten zur Entscheidung der ordentlichen General-Versammlungen; die Anberaumung außerordentlicher General-Versammlungen, insbesondere zur Amtsentsetzung von Direktoren und deren Stellvertretern; die Genehmigung der Beschlüsse zur Ausdehnung der Geschäfte der Gesellschaft, insbesondere zur Anlegung von Zweig- und Verbindungsbahnen und zur Abänderung und Ergänzung der Statuten; die Zustimmung von Beamten-Anstellungen auf Lebenszeit und der kontraktlichen Zusicherungen von Austrittsentschädigungen; die Bestätigung, die Bestimmung der Besoldung, der Entlassungsbedingungen und sonstigen Verhältnisse

a. des technischen Direktors;
b. des ersten Administrativbeamten;
c. des Rendanten, welcher die Kassen-, Buch- und Rechnungsführung zu besorgen hat.

Ad a. und b. steht es dem Finanz-Ministerium frei, den oder die von der Direktion hierzu vorgeschlagenen Personen ohne Angabe von Gründen zu verwerfen und hierauf diese Beamten seinerseits zu bestimmen. —

Der erwähnte Preußisch-Sächsische Staatsvertrag ist unter Sächsisch-Schlesische Eisenbahn enthalten, weshalb wir denselben hier übergehen.

Der Bau an der Breslau-Liegnitzer Strecke wurde während dieser Zeit thätig fortgesetzt; bei den Zweifeln über die Richtung der Bahn von Liegnitz nach Sachsen und der Mark, welche erst in der neuesten Zeit ihre Erledigung gefunden haben, konnte dort nirgends mit dem Bau vorgegangen werden. Indessen wird dies jetzt (Frühjahr 1844) Statt finden, nachdem in Folge der mit Sachsen unterm 24. Juli 1843 abgeschlossenen Konvention, nach welcher Preußischer Seits die Bahn nur bis Görlitz gebaut, der schwierige und kostspielige Uebergang über die Neiße jedoch mit übernommen, der Bau von da ab über Löbau, Bautzen und Radeberg nach Dresden Sächsischer Seits geführt wird, und bei Kohlfurth der Punkt gefunden ist, wo sich die schlesische Bahn einerseits nach der Mark, andererseits nach Sachsen theilen wird.

Mit dem 1. April 1844 trat diejenige Vergrößerung der Direktion von 5 auf 7 Mitglieder in Vollziehung, welche in den Statuten für den Fall vorbehalten war, daß eine Vereinigung der Niederschlesisch-Märkischen mit der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft bis dahin nicht zu erreichen

Digitized by Google

sein sollte. Was diese hauptsächlich verhindert hat, ist von uns schon in dem geschichtlichen Theil der Berlin-Frankfurter Eisenbahn erwähnt worden. Das Scheitern dieses Planes hatte indeß das Gute, daß man sich mit ganz ungetheilter Kraft der Förderung der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn widmen konnte.

b. Richtung und Länge der Bahn,

c. Steigungs- und

d. Krümmungs-Verhältnisse.

Die im Bau befindliche Strecke von Breslau bis Liegnitz, 17285 Ruthen (8⅗ Meilen) lang, bildet die Form eines unregelmäßigen Dreiecks, indem sich die Bahn nach dem Dorfe Maltsch an der Oder wendet. Bei Nimkau und Maltsch werden Wasserstationen, bei Lissa und Stephensdorf Anhalteplätze gelegt. Die Linie von Liegnitz westwärts wird bei den Städten Haynau und Bunzlau ganz nahe rechts vorbeigehen und sich erst 3 starke Meilen hinter Bunzlau, etwas nach Norden biegend, in dem Görlitzschen Haidedorfe Kohlfurt theilen. Von dort geht der linke Arm drei Meilen südlich nach Görlitz ab; der rechte Berliner Arm aber wendet sich von Kohlfurt in einem fast vollkommen rechten Winkel, drei Meilen lang, durch die Görlitzer und Halbauer Forsten nach Halbau, von Halbau (zwei starke Meilen) nach Sorau, dem projektirten zweiten Knotenpunkt, wo die Sagan-Sprottau-Glogauer Eisenbahn sich anschließen soll und von welchem Glogau über Quaritz etwa 9 Meilen entfernt ist. Von Sorau führt die Bahn weiter (3 Meilen) über Gassen nach Sommerfeld, von Sommerfeld (3 starke Meilen) nach Guben, von Guben (2 Meilen) nach Neu-Zelle, von Neu-Zelle (etwa 1 Meile) nach Fürstenberg und von da über Finkenheerd nach Frankfurt.

Längere Zeit hindurch war die Richtung von Fürstenberg aus nicht bestimmt ausgesprochen, indem es zweifelhaft war, ob die Bahn auf den Frankfurter Bahnhof oder unmittelbar über Müllrose und Briesen (Bahnhof der Berlin-Frankfurter Eisenbahn) auf Fürstenwalde und Berlin gehen werde. Jetzt scheint es jedoch festzustehen, daß sie die zuerst angeführte Richtung erhalten werde.

Die ganze Länge der Bahnlinie, inkl. der 3,82 Meilen langen Bahn nach Görlitz, beträgt 40,78 Meilen; hiervon liegen in der Richtung von Frankfurt nach Breslau

| | | | |
|---|---|---|---|
| | 17,25 | Meilen | im Steigen, |
| | 11,86 | „ | „ Fallen, |
| | 7,85 | „ | horizontal, |
| zusammen . | 36,96 | Meilen. | |
| | 29,25 | „ | bilden davon gerade Linien, |
| | 7,71 | „ | befinden sich in den Bögen. |

Das ungünstigste Steigungs-Verhältniß ist auf einzelnen kurzen Strecken 1:200, sonst 1:300.

Der kleinste Krümmungshalbmesser ist 300 Ruthen lang, der größte dagegen 1000 Ruthen.

e. Anlagekosten.

Wie aus dem Statute der Gesellschaft hervorgeht, so beträgt die veranschlagte Kostensumme für die Ausführung der Bahn von Breslau bis zur Berlin-Frankfurter Eisenbahn 8,000000 Thlr., und da die Länge derselben sich auf etwa 37 Meilen beläuft, so sind die Durchschnittskosten einer Meile ungefähr 216200 Thlr.

Nähere Details über den Kostenpunkt sind bis jetzt noch nicht veröffentlicht worden, da, wie aus dem Nachstehenden hervorgeht, für die meisten Bahnabtheilungen die Bauanschläge noch nicht ausgearbeitet sind, vielmehr jetzt dazu erst geschritten werden soll.

f. Bau der Bahn, bedeutende Bauwerke und Stand des Unternehmens im Frühjahr 1844.

Das Planum wird 25 Fuß breit für zwei Geleise gebaut, von denen jedoch vorläufig nur erst das eine ausgeführt wird. Die Konstruktion des Oberbaues geschieht mittelst Lang- und Querschwellen, welche in Verbindung mit einander angewandt werden; die Befestigung der gewalzten sogenannten (⊥) oder Vignoles-Schienen wird durch Unterlagsplatten, Oberbleche, Hacknägel und Holzschrauben bewirkt; die Spurweite ist zu 4 Fuß 8½ Zoll Englisch, im Lichten der Schienen, festgesetzt.

Zur Ausführung des Baues ist die Bahn in 6 Abtheilungen zerlegt, deren jede wieder in mehrere Sektionen zerfällt. Die Abtheilungen sind:

1. Von Frankfurt oder dem sonstigen Anschlußpunkte der Niederschlesisch-Märkischen an die Berlin-Frankfurter Eisenbahn bis Guben;
2. von Guben bis Halbau;
3. von Halbau über Kohlfurt bis Bunzlau;
4. von Bunzlau bis Liegnitz;
5. von Liegnitz bis Breslau;
6. von Kohlfurt bis Görlitz (vergl. Sächsisch-Schlesische Eisenbahn).

Von diesen Abtheilungen ist die fünfte zuerst in Angriff genommen und daher schon ihrer Vollendung nahe gebracht, während die übrigen erst vorbereitend bearbeitet sind, jedoch bald durchgängig in Angriff genommen werden sollen.

Die Bahnstrecke der ersten Abtheilung konnte zum Theil erst in der letzten Zeit speziell bearbeitet werden, da die höhere Bestimmung über die verschiedenen in Vorschlag gebrachten und nur generell bearbeiteten Linien zwischen der Berlin-Frankfurter Eisenbahn und dem Friedrich-Wilhelms-Kanal (bei Krebsjauche) noch nicht erfolgt ist. Nach einem Beschlusse vom 22. Januar 1844 wurde jedoch an derjenigen von den in Vorschlag gekommenen Linien, welche, unter der Voraussetzung, daß der Anschluß der Niederschlesisch-Märkischen an die Berlin-Frankfurter Eisenbahn bei der Stadt Frankfurt Statt finden werde, als die wohlfeilste anerkannt war, die speziellen Vorarbeiten bewerkstelligt. Denn vermuthlich wird die Staatsregierung, welcher, wie vorhin erwähnt, die Bestimmung des Anschlußpunktes in den Statuten

Digitized by Google

vorbehalten ist, aus höheren staatspolizeilichen Rücksichten, diesen bei der Stadt Frankfurt wählen, obgleich die Direktion in Vertretung der ökonomischen Interessen der Gesellschaft den Anschluß schon auf dem $1\frac{1}{2}$ Meilen vor Frankfurt gelegenen Punkte Briesen zu bewerkstelligen wünscht. Es wird nämlich die Mehrausgabe, welche die Ausführung eines Anschlusses bei Frankfurt gegen die Kosten des bei Briesen projektirten Anschlusses erfordert, sich gewiß auf mehr als 200000 Thlr. belaufen. Außerdem aber würde durch den Anschluß bei Briesen nicht nur die Bahnlinie für den Verkehr zwischen Berlin und Schlesien um eine Meile verkürzt, sondern auch der durch beträchtliche Steigungen und Kurven erschwerte Theil der Berlin-Frankfurter Eisenbahn für den Transport von Berlin nach Breslau und Görlitz gänzlich vermieden werden. Es soll nun zwar die Stadt Frankfurt zu einer Erklärung veranlaßt worden sein, ob und in welchem Maaße dieselbe der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft Entschädigung für die Opfer gewähren wolle, welche diese in der Ausführung eines Anschlusses bei der Stadt Frankfurt darzubringen genöthigt sei; indessen wird die zu leistende Beisteuer vermuthlich weit davon entfernt bleiben, die Mehrausgabe, welche die Wahl des Anschlußpunktes bei Frankfurt veranlassen würde, zu decken, geschweige denn die sonstigen daraus entstehenden Nachtheile auszugleichen.

Die zweite, 9 Meilen lange, Abtheilung von Guben bis Halbau bietet rücksichtlich der Erdarbeiten zwischen Sommerfeld und Sorau einen besonders schwierigen Bahntraktus dar. Ungeachtet wiederholter Versuche, die ungünstigen Verhältnisse dieser Abtheilung in Betreff der starken Steigungen und Krümmungen zu verbessern und die Anlagekosten zu vermindern, ist es doch nur gelungen, die Krümmungen auf einen Radius von 300 Ruthen zurückzuführen, und hat in Ansehung der Steigungen für einzelne, wenn auch nur kurze Strecken ein Steigungs-Verhältniß von $\frac{1}{200}$ gestattet werden müssen, während sonst fast für die ganze Bahnlänge von der Berlin-Frankfurter Eisenbahn ab bis nach Breslau das Verhältniß von $\frac{1}{300}$ das normirende ist. Der in dieser Bahnabtheilung vorkommende Gassensche Damm, der auf beiläufig 1200 Ruthen Länge durchgängig einen Erdauftrag von 30 bis 40 Fuß erfordert, bildet eine der größten zusammenhängenden Erdarbeiten der ganzen Bahnlinie.

Die dritte sich auf $6\frac{1}{2}$ Meile erstreckende Linie von Halbau bis Bunzlau ist dagegen durch eine sehr günstige Bodenbeschaffenheit ausgezeichnet. Es sind daher hier nur sehr mäßige Erdarbeiten erforderlich, um das Planum des Bahnkörpers darzustellen. Die Schwierigkeiten dieser Abtheilung bestehen nur in dem Uebergange über die Queiß und noch mehr in dem Bober-Uebergange. Doch ist zu dem Bau sowohl der Queiß-Brücke als des Bober-Viadukts für das wichtigste Requisit, nämlich für das Vorhandensein des erforderlichen Materials, bereits gesorgt, wozu die in dieser Gegend anzutreffenden Steinbrüche bequeme Gelegenheit geben.

Hiernächst folgt in der vierten Abtheilung, welche sich auf 6 Meilen Länge von Bunzlau bis Liegnitz erstreckt, wieder eine Bahnlinie mit größtentheils sehr günstigem Terrain. Nur der plötzliche Terrainabfall vor und hinter Haynau kann nicht anders als mit einer zwischen 1:300 und 1:200 wech-

fenden Steigung überwunden werden und dessenungeachtet kommen hier noch sehr bedeutende Planirungsarbeiten vor.

Die Terrain-Verhältnisse der **sechsten** Abtheilung sind unter Sächsisch-Schlesische Eisenbahn angeführt.

Die Vorarbeiten dieser erwähnten Bahnstrecken sind sämmtlich so weit gediehen, daß die auf dem Felde zu verrichtenden Arbeiten durchgängig beendigt, die Messungen aufgetragen, die Nivellementsprojekte vollendet und die Plane zur Feststellung der Spezialprojekte und Veranschlagungen größtentheils fertig sind. Auf allen diesen Bahnstrecken kann und wird die Ausführung des Baues diesen Frühling angegriffen werden und sind daher auch zur erforderlichen Erwerbung des Grund und Bodens die nöthigen Einleitungen bereits getroffen.

Wir kommen endlich zu der oben in der Reihefolge übergangenen **fünften** Abtheilung der schon in der Ausführung begriffenen Bahnstrecke von Liegnitz bis Breslau. Diese 8½ Meilen lange Bahnstrecke, zu welcher, wie erwähnt, erst am 28. August 1843 der erste Spatenstich geschah, bietet das erfreuliche Bild einer sehr regen und schnell zum Ziele führenden Thätigkeit dar, namentlich in Ansehung der auf dieser Bahnstrecke vorgekommenen, nicht unbedeutenden Erdarbeiten. Die Ausführung derselben ist durch den Winter kaum unterbrochen worden und ihre Vollendung im Monat Juni 1844 zu erwarten.

Im Anfange des Aprils (seitdem ist ununterbrochen fortgearbeitet worden) war man so weit gediehen, wie folgende Uebersicht zeigt:

| | | |
|---|---|---|
| An Auftrag waren anschlagsmäßig zu bewegen | 277414 | Schachtruthen, |
| davon waren bewegt . . . . . . . . . . . | 248374 | „ |
| folglich noch zu bewegen . | 29040 | Schachtruthen. |
| An Abtrag waren anschlagsmäßig zu bewegen . | 183354 | „ |
| bewegt waren bereits . . . . . . . . . . | 130613 | „ |
| mithin noch ein Ueberrest von . | 52741 | Schachtruthen. |

Weniger schnelle Fortschritte haben mit den zahlreichen Brückenbauten dieser Bahnstrecke gemacht werden können, da zur Erzielung eines vollkommen sicheren Werkes von der Regel nicht abgewichen werden durfte, alle den Einwirkungen des Frostes ausgesetzten Mauerarbeiten während der Wintermonate einzustellen. Es ist indessen auch für die Brückenbauten die Winterzeit in so fern nicht unbenutzt geblieben, als da, wo die Bodenbeschaffenheit Pfahlroste zur Fundamentirung erforderlich machte, diese während der Wintermonate konstruirt wurden, auch die Anfuhr der zum ferneren Bau erforderlichen Materialien in dieser Zeit bewirkt und Alles so weit vorbereitet ist, daß die Arbeit bei dem Eintritt geeigneter Witterung mit aller Kraft angegriffen und dann schnell beendet werden kann.

An Hauptbrückenbauten sind auf dieser Abtheilung auszuführen über die Lohe, Weistritz (mit 9 massiven überwölbten Bogenöffnungen), Neumarkter Wasser, Leisebach, Weidelache, Grenschke-Graben (6 Bogenöffnungen). — Die schwierigsten Arbeiten bestanden in der Regulirung der Katzbachteiche bei Liegnitz, wo dem Flusse ein ganz veränderter Lauf angewiesen werden mußte,

Digitized by Google

und in dem Uebergange über die Weisteritz. Jene Deicharbeiten sind indessen schon vor dem Eintritte des Winters ganz vollendet worden, und der durch unerwartete Hindernisse erschwerte Brückenbau über die Weisteritz wurde durch Anwendung außerordentlicher Anstrengungen vor dem Eintritte eines hohen Wasserstandes wenigstens so weit gebracht, daß das begonnene Bauwerk dadurch nicht mehr beschädigt werden konnte.

Im Allgemeinen ist es also gelungen, diese Hauptbauten, so wie die ganze Bahnstrecke von Breslau nach Liegnitz, also zu fördern, daß die Eröffnung eines regelmäßigen Betriebes für den Verkehr zwischen gedachten beiden Städten zum Spätherbste 1844 als völlig gesichert erscheint.

Zur Vorbereitung dieser bald eintretenden Benutzung der Bahn sind dann auch für die Bahnhofsgebäude, die Telegraphen-Einrichtung, den Oberbau, die Betriebsmittel und das Betriebspersonal, so wie für mannigfaltige, der sonst in Betracht kommenden Bedürfnisse, die nöthigen Einrichtungen bereits getroffen. Die Bahnhofsgebäude zu Liegnitz nahen sich ihrer Vollendung. Zu dem Haupt-Bahnhofe in Breslau, so wie zu den Neben-Bahnhöfen in Maltsch, Lissa, Nimkau und Stephansdorf sind die Pläne und Anschläge fertig und ist mit dem Bau bereits begonnen. Einer frühern Ausführung der Breslauer Bahnhofanlage, welche sonst wünschenswerth gewesen wäre, stand besonders die Schwierigkeit entgegen, einen dazu geeigneten Platz ausfindig zu machen. Die Wahl des Platzes durfte nämlich nur mit der Rücksicht getroffen werden, eine Verbindung mit den Bahnhöfen der beiden andern in Breslau ausmündenden Eisenbahnen in der leichtesten und doch zweckmäßigsten Weise zu bewerkstelligen.

In dieser Rücksicht ist aus den verschiedenen in Vorschlag gekommenen Plätzen ein unmittelbar neben dem Breslau-Freiburger Bahnhofe gelegener Platz erwählt, der zur Anlegung einer Verbindungsbahn sowohl mit dem Oberschlesischen Bahnhofe, welche die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft herstellen wird, als auch erforderlichen Falls mit den projektirten Oderhafen, die passendste Lage zu besitzen scheint. —

In Betreff der Signaleinrichtung ist dem auf der Freiburger Eisenbahn eingeführten Treutler'schen Telegraphen der Vorzug gegeben. Bei einer von dem Baudirektor Henz persönlich vorgenommenen Beobachtung dieser Art von Signalisirung war dieselbe aufs neue als eine sehr vollkommene anerkannt. Es durfte daher der Mehrbetrag der Kosten, welchen diese zu Gunsten des Erfinders patentirte Signaleinrichtung verursacht, nicht gescheut werden und sind die erforderlichen Telegraphen bereits bestellt.

Für die Lieferung der erforderlichen 87543 Stück Quer- und Langschwellen sind vor längerer Zeit Verträge abgeschlossen, die zum Theil durch bereits erfolgte Lieferung schon erfüllt sind. Eben so ist für die rechtzeitige Beschaffung der nöthigen 2373 Ztr. Unterlagsplatten und Oberbleche, 1160 Ztr. Hacknägel, Holzschrauben und dergleichen gesorgt. Die Lieferung von 6000 Tons in den Werken von Guest, Levis et Comp. in Dowlais in Wales gewalzter Eisenbahnschienen haben die Gebr. Veit et Comp. in Berlin übernommen; die Lieferungszeit der letzten 1500 Tons war auf den 31. Mai 1844 festgesetzt.

Die erforderlichen Personenwagen, bei welchen vorzüglich die Magdeburg-Halberstädter auf Adamschen Federn ruhenden nachgeahmt sind, werden theils in der Wagenbauanstalt der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie, theils bei dem Fabrikanten Winkens in Halle, die Packwagen dagegen von dem Wagenbauer Finkerney in Breslau angefertigt; ihre rechtzeitige Lieferung ist festgestellt.

Rücksichtlich der Lokomotive erschien es, da noch keine Uebereinstimmung des Urtheils über den Vorzug der einen oder der andern erreicht ist, als zweckmäßig, auf dem zuerst zu eröffnenden Theile der Bahn zugleich eine Konkurrenz bedeutender Maschinenbauanstalten des In- und Auslandes rücksichtlich der von ihnen gefertigten Lokomotive zu eröffnen, um darnach zur zweckmäßigen Auswahl für die künftig in Betrieb zu setzenden Bahnstrecken aus eigener Erfahrung die Entscheidungsgründe zu gewinnen. Es wurden daher an Lokomotive drei bei Borsig in Berlin, zwei bei Sharp, Brothers et Comp. in Manchester, zwei bei Stephenson in New-Castle und eine bei Egells in Berlin bestellt und in den Lieferungskontrakten die Zeit der Lieferung, die Art der Konstruktion und der Preis bestimmt.

Endlich ist auch für das zum Betriebe auf der Bahn von Liegnitz bis Breslau erforderliche Personal bereits gesorgt. So viel als möglich sind dabei solche Personen angestellt, die in den ihnen zu übertragenden Funktionen bereits auf anderen Bahnen Kenntniß und Erfahrung gewonnen haben. Da indessen solche schon eingeübte Eisenbahnbeamte nicht in großer Zahl erlangt werden konnten, so wurden für diejenigen Posten, welche eine gewisse Vorbildung und Uebung erfordern, sonst geeignete Personen mit der Aufgabe frühzeitig designirt, sich einer gewissen Lehrzeit auf anderen, bereits im Betriebe stehenden Eisenbahnen zu unterziehen.

Ist nun also Alles vorbereitet, um ein Fünftheil der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn schon im Herbste 1844 in Betrieb zu setzen und um den Bau aller übrigen Abtheilungen schon jetzt (Frühjahr 1844) kräftig in Angriff zu nehmen, so dürfte die Hoffnung nicht ungerechtfertigt erscheinen, daß im Herbst 1846 die ganze Bahn vollendet und der Benutzung geöffnet sein werde. Ein Zustand des Unternehmens, der gewiß Zeugniß von der ungemeinen Thätigkeit aller leitenden Vorstände und insbesondere auch des Baudirektors Henz abgiebt, der an der Spitze der technischen Ausführung dieses Werkes steht.

Begrüßen wir denn diese neue großartige industrielle Schöpfung unseres Vaterlandes, die aus der Vereinigung der Regierungskräfte mit denen der einzelnen Staatsbürger hervorgegangen ist, mit einem frohen Willkommen und wünschen ihr auch ferneres stetes Gedeihen.

### 10. Sächsisch-Schlesische Eisenbahn, und zwar der integrirende Theil der Niederschlesisch-Märkischen.

a. Geschichte der Bahn.

Bereits in früheren Jahren bildete sich unter dem Namen „Schlesisch-Sächsische“ in Breslau eine Gesellschaft, deren Hauptzweck eine Verbindung

Breslau's mit Dresden war. Auch in Sachsen trat ein Verein unter der von der Sächsischen Regierung anerkannten Benennung „Oberlausitzer Eisenbahn-Komité" zusammen, um für die Fortsetzung der Leipzig-Dresdener Bahn in östlicher Richtung über Bautzen, Löbau nach Görlitz zu wirken. Im Jahre 1841 traten zwischen beiden Gesellschaften Verhandlungen ein, deren Resultat es war, daß die Gesellschaften der Schlesisch-Sächsischen und der Oberlausitzer Eisenbahn sich zur Anlegung einer von Breslau über Liegnitz, Bunzlau und Görlitz bis an die Sächsische Grenze, so wie weiter über Löbau und Bautzen nach Dresden führenden Bahn vereinigten. Im Juni desselben Jahres erließ die Breslauer Gesellschaft einen Aufruf, worin sie zur Theilnahme aufforderte, und worin sie die Ansicht aussprach, daß eine Eisenbahn-Verbindung mit Leipzig über Dresden höchst nothwendig und als das erste Lebensprinzip einer nachhaltigen Schlesischen Industrie anzusehen sei. —

Sowohl Sächsischer als Preußischer Seits war die Anlage der Bahn vorläufig genehmigt und konnten deshalb auf beiden Seiten die Vorarbeiten begonnen werden. Die Anlagekosten waren auf 8 Millionen Thaler berechnet, wovon 4½ auf Sachsen und 3½ auf Schlesien fielen.

In Breslau hoffte man schon, Anfang 1842 den Bau der Bahn beginnen zu können, bei der ungünstigen Neigung der damaligen Zeit aber, kein Geld und Kapital den Eisenbahnen zuzuwenden, wurde die Hoffnung leider nicht verwirklicht und verschwand allmälig gänzlich. — Bei den verschiedenen projektirten Bauten zur Verbindung Breslau's mit Berlin war auf eine Abzweigung nach Dresden mehr oder weniger immer gerechnet, indem namentlich Breslau diese Verbindung als die wichtigste und rentabelste ansah. Die Anfangs 1842 sich gebildete Niederschlesische Gesellschaft übernahm es von allen Komités zuerst, diesen Bau zu gleicher Zeit mit dem Bahnbau von Breslau nach Berlin aus eigenen Mitteln auszuführen und vermehrte deshalb ihr Anschlags-Kapital von 8 auf 12 Millionen Thaler. Es wurden die nöthigen Vorarbeiten ausgeführt, wobei die Stadt Görlitz, jedoch auf ihrem Grund und Boden, dieselben auf eigene Kosten von besonderen Beamten besorgen ließ. — Bei dem Erlöschen dieser Gesellschaft im Januar 1843 wurde es der sich darauf bildenden „Niederschlesisch-Märkischen Gesellschaft" anheimgestellt, eine Zweigbahn nach Görlitz anzulegen, indem es im §. 19 des Plans vom 7. Mai 1843, welcher der Bildung dieser Aktien-Gesellschaft zum Grunde lag, ausdrücklich heißt:

„Für den Fall, daß die Gesellschaft, nach erfolgter Verständigung mit der Königl. Sächsischen Regierung, beschließen sollte, das Unternehmen auch auf die Herstellung einer Anschlußbahn nach der Sächsischen Grenze auszudehnen, wird derselben für die Ausführung dieser Bahn der Vorzug vor andern Unternehmern zugesichert. Auch übernimmt die Gesellschaft die Verpflichtung, wenn der Staat es verlangen sollte, das Unternehmen auf die Ausführung dieser Anschlußbahn auszudehnen, dergestalt, daß solche alsdann einen integrirenden Theil des ganzen Unternehmens bildet."

Durch einen am 24. Juli 1843 in Berlin zwischen Preußen und Sachsen abgeschlossenen Staatsvertrag wurde Seitens der Preußischen Regierung

die Verpflichtung für die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft, das Unternehmen auf die Anschlußbahn auszudehnen, bereits definitiv festgesetzt, und handelte es sich hierbei nicht mehr um das ihr zugesicherte Vorzugsrecht vor anderen Gesellschaften. — Der Inhalt dieses Vertrages ist im Wesentlichen folgender:

Artikel 1.

Die Königl. Preußische und die Königl. Sächsische Regierung verpflichten sich gegenseitig, für die Herstellung einer Eisenbahn-Verbindung zwischen Breslau und Dresden zum Anschlusse an die von Dresden nach Leipzig führende Bahn Sorge zu tragen, und zwar in der Art, daß einerseits von der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft in Verbindung mit der von ihr zu erbauenden Eisenbahn von Breslau nach Frankfurt a. d. O. eine Anschlußbahn nach Görlitz angelegt, andererseits der Bau einer Eisenbahn von Dresden über Bautzen und Löbau nach Görlitz, einschließlich des innerhalb des Königl. Preußischen Gebiets gelegenen Theils derselben, durch die im Königreich Sachsen zu errichtende Gesellschaft ungetheilt als ein Ganzes zur Ausführung gebracht werden soll.

Artikel 2.

Die von den beiderseitigen Gesellschaften herzustellenden Eisenbahnen sollen bei Görlitz sich unmittelbar an einander anschließen, auch eines Theils mit der Breslau-Frankfurter-, andern Theils mit der Dresden-Leipziger Eisenbahn in unmittelbare Verbindung gebracht werden, dergestalt, daß die Transportmittel der verschiedenen Bahnen zwischen Breslau und Leipzig ohne Unterbrechung von der einen auf die andere übergehen können.

Zur Sicherung dieses Zweckes werden die hohen kontrahirenden Regierungen darauf Bedacht nehmen, daß die Konstruktion sowohl der Bahnen selbst, als der Transportmittel nach möglichst übereinstimmenden Grundsätzen und Verhältnissen erfolge. Insbesondere soll die Spurweite, in Uebereinstimmung mit der in den beiderseitigen Staatsgebieten bei den übrigen Eisenbahnen angenommenen Spurweite, überall gleichmäßig 4 Fuß 8½ Zoll Englischen Maaßes im Lichten der Schienen betragen.

In Ansehung des Bahnhofes bei Görlitz ist man übereingekommen, daß eine jede der beiden Gesellschaften einen solchen für ihre Rechnung anzulegen habe, in sofern man sich nicht über die Anlegung eines gemeinschaftlichen Bahnhofes verständigen sollte.

Die hohen kontrahirenden Regierungen behalten sich vor, über die Ausführung der in diesem Artikel enthaltenen Bestimmungen durch technische Kommissarien, deren Zusammentritt erfolgen soll, sobald der Stand der Vorarbeiten auf beiden Seiten dies gestattet, die nähere Verabredung treffen zu lassen.

Artikel 3.

Der Bau der im Artikel 1. gedachten Anschlußbahn nach Görlitz, so wie der von Dresden dorthin führenden Bahn, soll von den beiderseitigen Gesellschaften längstens innerhalb eines Zeitraums von vier Jahren, vom Abschlusse des gegenwärtigen Vertrages an gerechnet, zur Ausführung gebracht und thunlichst so gefördert werden, daß der Betrieb gleichzeitig mit der Eröffnung der Eisenbahn von Breslau nach Frankfurt a. d. O. beginnen könne.

Artikel 4.

Die hohen kontrahirenden Regierungen wollen nach näherer Verständigung unter einander dafür Sorge tragen, daß bei Feststellung der Fahrpläne das Ineinandergreifen der Fahrten auf den verschiedenen Bahnen zwischen Breslau und Leipzig gesichert und die Fahrten jedenfalls so eingerichtet werden, daß von Breslau bis Leipzig und

in entgegengesetzter Richtung von Leipzig bis Breslau täglich wenigstens einmal eine zusammenhängende Beförderung ohne Aufenthalt auf den Stationen, soweit solcher nicht durch die Natur des Betriebes bedingt wird, Statt finde.

Artikel 5.

Es wird beiderseits darauf Bedacht genommen werden, bei dem zu erlassenden Bahn-Polizei-Reglement von möglichst übereinstimmenden Grundsätzen auszugehen, auch auf Gleichmäßigkeit in den innern Betriebs-Einrichtungen thunlichst hinzuwirken.

Artikel 6.

In Ansehung der Fahrpreise werden die hohen kontrahirenden Regierungen zu vermitteln suchen, daß dieselben für die Anschlußbahn nach Görlitz und für die von Dresden dorthin führende Bahn gleichmäßig bestimmt und mit dem für die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn festzustellenden Tarife thunlichst in Einklang gebracht werden, insoweit nicht durch die Verschiedenheit der Betriebs-Verhältnisse ein Anderes bedingt wird. In keinem Falle sollen dieselben auf einen höhern Reinertrag als 10 Prozent des Anlage-Kapitals berechnet werden.

Artikel 7.

Zwischen den beiderseitigen Unterthanen soll sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise, als der Zeit der Abfertigung kein Unterschied gemacht werden, namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen Staates in das Gebiet des anderen Staates übergehenden Transporte weder in Beziehung auf die Abfertigung, noch rücksichtlich der Beförderungspreise ungünstiger behandelt werden, als die aus dem betreffenden Staate abgehenden und darin verbleibenden.

Artikel 8.

Die Königl. Preußische und die Königl. Sächsische Regierung verpflichten sich, Fürsorge zu treffen und die beiderseitigen Eisenbahn-Gesellschaften dazu anzuhalten, daß, wenn in Folge etwaiger Bundesbeschlüsse oder anderer außerordentlicher Umstände größere Truppenbewegungen in der Richtung der im Art. 1. genannten Eisenbahnen Statt finden sollten, für diese, und für Sendungen von Waffen, Kriegs- und Verpflegungs-Bedürfnissen, so wie für Militär-Effekten jeglicher Art, insoweit solche Sendungen zur Beförderung auf Eisenbahnen überhaupt geeignet sind, nöthigen Falles auch außerordentliche Fahrten eingerichtet und für dergleichen Transporte nicht blos die unter gewöhnlichen Umständen bei den Fahrten zur Anwendung kommenden, sondern die sonst noch vorhandenen Transportmittel der Gesellschaft benutzt werden.

Den Militärverwaltungen der kontrahirenden Staaten wird gegenseitig die Befugniß vorbehalten, sich zu dergleichen Transporten nöthigen Falles auch eigener Transport- und Dampfwagen zu bedienen. In solchen Fällen wird an die Eisenbahn-Gesellschaften nur ein mäßiges Bahngeld entrichtet. Findet daneben noch die Benutzung der Transportmittel der Gesellschaft Statt, so wird solche nach billig mäßigen Sätzen besonders vergütet.

Rücksichtlich der Beförderungspreise für Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungs-Bedürfnisse, so wie für Militär-Effekten jeglicher Art soll in den obengedachten Fällen kein Unterschied zwischen den beiderseitigen Regierungen gemacht und von keiner derselben ein höherer Preis gefordert werden als derjenige, welchen die betreffende Regierung für ihre eigenen Transporte der gedachten Art an die Unternehmer der in ihrem Gebiete gelegenen Bahnstrecke zu entrichten haben würde. — Die hohen kontrahirenden Regierungen sind übrigens gegenseitig darüber einverstanden, daß einer jeden auf der Eisenbahn von Breslau über Dresden nach Leipzig und Magdeburg, so wie in entgegengesetzter Richtung durch das Gebiet des andern Theils zu

bewirkenden Truppensendung die herkömmliche Anzeige und Vernehmung mit der betheiligten Regierung binnen angemessener Frist vorangehen müsse.

Artikel 9.

In Betreff der Postverhältnisse ist man übereingekommen, daß den Königl. Preußischen Postsendungen jeglicher Art, sie mögen in Briefen, Geldern oder Packeten bestehen, welche mit Benutzung der Eisenbahn zwischen Dresden und Görlitz, von Görlitz ab oder nach Görlitz durch das Königl. Sächsische Gebiet gehen können, der ungehinderte Transit durch das Königreich Sachsen sowohl nach und aus Preußischen Provinzen als auch nach und aus andern Staaten gegen Entrichtung angemessener Transitvergütungen an die Königl. Sächsische Postkasse so lange gewährt werde, als der Postbetrieb auf der in Rede stehenden Eisenbahn Statt findet. Ueber die Höhe dieser an die Königl. Sächsische Postkasse zu entrichtenden Transitvergütungen an die Königl. Sächsische Postkasse, so wie über die Veränderungen, welche nach Eröffnung der Eisenbahn von Dresden nach Görlitz in Beziehung auf die gegenseitigen Post-Einrichtungen sich als nothwendig darstellen, ist unter dem heutigen Tage zwischen den Post-Verwaltungen beider Staaten eine besondere Uebereinkunft getroffen worden, welche als ein integrirender Theil des gegenwärtigen Vertrages zu betrachten ist.

Artikel 10.

Rücksichtlich der nach Artikel 1. von der Sächsischen Eisenbahn-Gesellschaft auszuführenden Strecke innerhalb des Königl. Preußischen Gebiets von der Landesgrenze ab bis Görlitz sollen die Bestimmungen des Königl. Preußischen Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 zur Anwendung kommen, in sofern nicht der Umstand, daß diese Bahnstrecke mit dem im Königl. Sächsischen Gebiete gelegenen Haupttheile der nach Dresden führenden Eisenbahn ein Ganzes ausmacht, und nur im Zusammenhange damit zu benutzen ist, zu Abweichungen davon Anlaß giebt. Demzufolge ist man übereingekommen, daß die Bestimmungen in den §§. 1. 2. 3. 6. 21. 26. 27. 28. 29. 30. 31. 32. 33. 34. 35. 37. 38. 39. 40. 41. 47 und 48. des in Bezug genommenen Gesetzes vom 3. November 1838 rücksichtlich der mehrerwähnten, im Preußischen Gebiete gelegenen Bahnstrecke außer Anwendung bleiben.

Wegen der sonst nöthigen Abweichungen hat man sich dagegen über folgende Punkte vereiniget.

Artikel 11 zu §. 4 des Gesetzes.

So wie die Vorarbeiten für den innerhalb des Königl. Sächsischen Gebiets gelegenen Theil der im Artikel 1 bezeichneten Eisenbahn unter Leitung der Königl. Sächsischen Regierung ausgeführt worden, so wird Dieselbe auch die Vorarbeiten für die Strecke innerhalb des Königl. Preußischen Gebiets von der Landesgrenze ab bis Görlitz unter Ihrer Leitung bewirken lassen, wobei von den Königl. Preußischen Behörden die für deren ungestörten Fortgang nöthige Unterstützung gewährt werden soll. Die Bahnlinie und der Bauplan werden demnächst im gegenseitigen Einverständnisse der hohen kontrahirenden Regierungen festgestellt werden. In Ansehung der auf der Bahn anzuwendenden Fahrzeuge, einschließlich der Dampfwagen, ist man darüber einverstanden, daß die von der Königl. Sächsischen Regierung zu veranlassende Prüfung genüge und eine Genehmigung Seitens der Königl. Preußischen Regierung nicht erforderlich sei.

Artikel 12 zu §. 23 des Gesetzes.

Wegen der zur Sicherung des Betriebes Königl. Preußischer Seits zu erlassenden polizeilichen Vorschriften soll weitere Vereinbarung getroffen und dabei das Bahn-

Polizei-Reglement für den dem Königreiche Sachsen angehörigen Theil der Bahn thunlichst zum Grunde gelegt werden.

Artikel 13 zu §. 36 des Gesetzes.

Mit Rücksicht auf die im Artikel 1 getroffene Verabredung, wonach der Bau der Eisenbahn von Dresden bis Görlitz, einschließlich der innerhalb des Königl. Preußischen Gebiets gelegenen Strecke von der Landesgrenze ab bis Görlitz, von der Sächsischen Eisenbahn-Gesellschaft auszuführen ist, leistet die Königl. Preußische Post-Verwaltung zu Gunsten der Königl. Sächsischen Post-Verwaltung für die ebengedachte Bahnstrecke auf die Ausübung aller derjenigen Vorrechte und Befugnisse Verzicht, welche derselben den Preußischen Eisenbahn-Gesellschaften gegenüber gesetzlich zustehen, dergestalt, daß es der Königl. Sächsischen Regierung überlassen bleibt, das Verhältniß der dortigen Post-Anstalt zu der Eisenbahn-Gesellschaft hinsichtlich jener Bahnstrecke nach eigenem Gutdünken zu ordnen.

Artikel 14 zu §. 42 des Gesetzes.

Die Königl. Preußische Regierung behält sich das Recht vor, die in Rede stehende, innerhalb Ihres Gebiets gelegene Bahnstrecke, nebst allem zu der Bahn selbst zu rechnenden Zubehör, nach Verlauf von dreißig Jahren nach Eröffnung der Bahn, in Folge einer mindestens zwei Jahre vorher zu machenden Ankündigung, jeder Zeit gegen Erstattung des Anlage-Kapitals zu erwerben, in welchem Falle, Behufs der Sicherung eines ferneren zusammenhängenden Betriebes der Bahn zwischen Dresden und Görlitz, besondere Verabredungen getroffen werden sollen.

Insofern jedoch zur Zeit der Erwerbung der Zustand der Bahn gegen die ursprüngliche Anlage sich wesentlich verschlechtert haben sollte, so soll von dem ursprünglichen Anlage-Kapital, nach einem durch Sachverständige zu bestimmenden Prozentsatze, ein dem dermaligen Zustande entsprechender Abzug gemacht werden.

Artikel 15 zu §. 45 des Gesetzes.

Für den Fall, daß von Seiten der Königl. Preußischen Regierung der Anschluß von Seitenbahnen für angemessen erachtet würde, wird die Königl. Sächsische Regierung der dortigen Eisenbahn-Gesellschaft die Verpflichtung auferlegen, solchen nicht nur geschehen zu lassen, sondern auch die auf diesen Seitenbahnen gangbaren Bahnwagen am Anschlußpunkte zur Weiterbeförderung zu übernehmen und dahin zurückzuführen.

Artikel 16 zu §. 49 des Gesetzes.

Sollte die Königl. Preußische Regierung sich bestimmt finden, die in dem mehrerwähnten Gesetze vom 3. November 1838 enthaltenen Bestimmungen durch neue Anordnungen zu ergänzen oder abzuändern und nach Umständen denselben ganz neue Bestimmungen hinzuzufügen, so behalten beide Regierungen sich vor, sich darüber näher zu vereinigen, in wie weit dergleichen Abänderungen und Ergänzungen oder auch neue Bestimmungen auf die in Rede stehende Bahnstrecke zur Anwendung zu bringen sein werden.

Artikel 17.

Die Landeshoheit bleibt in Ansehung der in Rede stehenden Bahnstrecke, so weit sie das Königl. Preußische Gebiet berührt, der Krone Preußen ausschließlich vorbehalten. Da demgemäß den Königl. Preußischen Behörden die Kompetenz zur Untersuchung und Bestrafung aller innerhalb des Königl. Preußischen Gebiets vorkommenden, die Bahnanlage oder den Transport auf derselben betreffenden Polizei- und Kriminalvergehen zusteht, so wird von der Königl. Sächsischen Regierung die Vollstreckung der Straferkenntnisse nach Maaßgabe der unterm $\frac{\text{14. Oktober}}{\text{29. November}}$ 1839 abgeschlossenen Konvention zugesichert.

Die Königl. Sächsische Regierung erklärt sich damit einverstanden, daß die dortige Eisenbahn-Gesellschaft wegen aller Entschädigungsansprüche, die aus Anlaß der Eisenbahn-Anlage auf Preußischem Gebiete oder des Betriebes derselben gegen sie erhoben werden möchten, sich der Königl. Preußischen Gerichtsbarkeit und den Königl. Preußischen Gesetzen zu unterwerfen habe.

Artikel 18.

Für den Fall, daß die Königl. Sächsische Regierung veranlaßt sein sollte, das Eigenthum der Eisenbahn von Dresden nach Görlitz früher oder später selbst zu erwerben und den Betrieb auf selbiger für eigene Rechnung zu übernehmen, wird alsdann über die mit Rücksicht auf dieses veränderte Verhältniß sich als nothwendig oder wünschenswerth ergebende Modifikation der in den Artikeln 10 bis 17 enthaltenen Verabredungen eine weitere Verständigung zwischen den hohen kontrahirenden Regierungen Statt finden.

Die Auswechselung der über den vorstehenden Vertrag ausgefertigten Ratifikations-Urkunden geschah am 30. September 1843.

In der am 27. November 1843 erfolgten Konzessions- und Bestätigungs-Urkunde für die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn wurde die Anlage einer Anschlußbahn nach Görlitz Behufs einer Eisenbahn-Verbindung zwischen Breslau und Dresden in das Unternehmen miteinbegriffen und mit Rücksicht auf den unterm 24. Juli d. J. mit der Sächsischen Regierung abgeschlossenen Vertrag die landesherrliche Genehmigung ertheilt. In den genehmigten Statuten der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft heißt es in Bezug auf diese Anschlußbahn ausdrücklich:

§. 2.

„Für den Fall, daß die mit der Königl. Sächsischen Regierung eingeleiteten Unterhandlungen wegen Herstellung einer Anschlußbahn nach der Sächsischen Grenze, zur Verbindung der Stadt Breslau mit Dresden, zu einem Resultate führen, soll diese Anschlußbahn ein integrirender Theil des ganzen Unternehmens werden, und finden auf dieselbe alle Bestimmungen dieses Statutes (der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft) Anwendung.

§. 8.

Tritt dieser erwähnte Fall ein, so wird das zur Herstellung dieser Anschlußbahn und zur Bestreitung der übrigen Ausgaben erforderliche Kapital auf den Betrag von zwei Millionen Thaler Preußisch Kourant festgesetzt und durch Aktien zu 100 Thlr. aufgebracht. Von diesem Kapitale übernimmt der Staat den siebenten Theil an Aktien, welche mit den übrigen gleiche Rechte haben; für den im Wege der Aktienzeichnung durch Privatpersonen aufzubringenden Betrag verbleibt denjenigen der Vorzug, die zur Zeit der Eröffnung dieser Aktienzeichnung Aktionäre der Gesellschaft sind.

Die definitive Feststellung des benöthigten Kapitals erfolgt durch die Gesellschaftsvorstände unter Zuziehung des Königl. Finanz-Ministeriums mit Ablauf des ersten vollen Betriebsjahres. Sollte dasselbe sich nicht auf den angenommenen Betrag belaufen, oder sollte sich ein Mehrbedarf herausstellen, so kommt dasselbe Verfahren in Anwendung, wie das bei der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn erwähnte.“

Alle sonstigen Bestimmungen dieses Statuts finden, wie auch der angeführte §. 2 angiebt, auf diese Eisenbahn Anwendung. —

Bis jetzt ist der Bau der Bahn noch nicht begonnen, da eine Feststellung der Bahnlinie von Liegnitz westwärts längere Zeit fehlte. In der neuesten Zeit ist aber entschieden, daß die Linie von Liegnitz aus ganz nahe rechts bei Bunzlau vorbeigehen, etwas nach Norden biegend, in dem Görlitzschen Haidedorfe Kohlfurt sich theilen und von dort der linke Arm südlich nach Görlitz abgehen soll.

Die Vorarbeiten sind auf dieser Linie in der Hauptsache sämmtlich so weit gediehen, daß die auf dem Felde zu verrichtenden Arbeiten durchgängig beendigt, die Messungen aufgetragen, die Nivellementsprojekte vollendet und die Pläne zur Feststellung der Spezialprojekte und Veranschlagungen größtentheils fertig sind. Der baldige Angriff des Baues steht um so mehr zu erwarten, als auch Sächsischer Seits dazu bereits die nöthigen Anstalten getroffen werden.

Die nöthigen Einleitungen zur Bewerkstelligung der Grund-Erwerbungen sind geschehen, und wegen der Beschaffung der erforderlichen Geldmittel zum Bau wurde nachstehende Bekanntmachung von der Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft unterm 20. April 1844 erlassen:

„Nachdem der im §. 2 der Statuten unserer Gesellschaft vorgesehene Fall eingetreten ist, und demnach unser Unternehmen auf die Herstellung einer Anschlußbahn nach der Sächsischen Grenze zur Verbindung der Stadt Breslau mit Dresden sich ausdehnt, so eröffnen wir hierdurch den Aktionären unserer Gesellschaft, in der Zeit vom 5. bis 20. Mai c. inkl. die Zeichnung des zu dem gedachten Zweck aufzubringenden Aktien-Kapitals, jedoch nur bis zum Betrage von 1,712500 Thlr., da die zur Erfüllung des im §. 8 der Statuten für den gedachten Fall festgesetzten Kapitals von 2,000000 Thlr. außerdem noch erforderlichen 287500 Thlr., gemäß §. 6 der Statuten, vom Staat übernommen werden. Diejenigen Aktionäre, welche von dem Recht zur vorzugsweisen Zeichnung der in Rede stehenden Aktien Gebrauch machen wollen, fordern wir auf, innerhalb der gedachten Frist

1. ihre Quittungsbogen im Büreau der Gesellschaft zu Berlin zu präsentiren;
2. ein Verzeichniß derselben nebst Duplikat einzureichen und unter dem Hauptexemplar Folgendes zu vermerken:

   „für das Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn-Unternehmen zeichne ich .... Thaler Aktien unter den Bedingungen der Statuten vom 26. August 1843"

   auch diesen Vermerk eigenhändig zu unterschreiben, bei etwaigen Zeichnungen im fremden Namen aber die Vollmacht des Kommittenten im Original beizufügen, und endlich
3. gleichzeitig mit Abgabe der Zeichnung 20 Prozent des gezeichneten Aktien-Betrages zur Gesellschafts-Kasse einzuzahlen.

Die produzirten Quittungsbogen werden mit den Worten:

„produzirt bei der Aktien-Zeichnung im Mai 1844"

roth abgestempelt und nebst dem zweiten Exemplar der sub 2 gedachten Spezifikation, auf welcher über die Zahlung der sub 3 quittirt wird, sofort zurückgegeben.

Sollte mehr als die aufzubringende Summe gezeichnet werden, so erfolgt die Reduktion pro rata derjenigen Aktienbeträge, als deren Inhaber sich die Zeichner auf die sub 1 angegebene Art ausgewiesen haben. Es werden daher, in sofern alle Aktionäre von dem Recht der vorzugsweisen Zeichnung Gebrauch machen, auf je 400 Thlr. der bereits vorhandenen 100 Thlr. neue Aktien fallen. Wegen Ausgabe der Quittungsbogen für die neuen Aktien, die gegen Rückgabe der Interims-Quittungen über die geschehene Einzahlung der sub 3 eingeforderten 20 Prozent erfolgt, wird nach geschehener Aktien-Zeichnung weitere Bekanntmachung ergehen.

Aktien-Zeichnungen, die den vorstehend aufgestellten Bedingungen nicht entsprechen oder nicht innerhalb der festgesetzten Frist bei uns eingehen, werden nicht berücksichtigt.

Schließlich bemerken wir zur Erledigung mehrerer an uns ergangener Anfragen, daß nur diejenigen Anzahlungen statutenmäßig vom 20. Mai c. ab mit vier Prozent verzinst werden, welche auf den bei der Repartition der zu zeichnenden Aktien für den betreffenden Zeichner sich ergebenden Aktien-Betrag fallen. Etwaige Mehrzahlungen werden nach geschehener Repartition in einer von uns durch die öffentlichen Blätter zu bestimmenden Frist ohne Zinsen zurückgezahlt."

b. Richtung und Länge der Bahn,
c. Steigungs- und
d. Krümmungs-Verhältnisse.

Die Bahn verläßt bei Kohlfurt die von Breslau nach Frankfurt führende Eisenbahn und geht über Penzig und Hennersdorf nach Görlitz zum Anschluß an die Sächsisch-Schlesische.

Die Länge dieser Strecke beträgt 3,82 Meilen; hiervon liegen:

| | | |
|---|---|---|
| | 2,2 | Meilen im Steigen, |
| | 1,32 | „ „ Fallen, |
| | 0,30 | „ horizontal, |
| zusammen . | 3,82 | Meilen. |
| | 2,7 | „ bilden gerade Linien, |
| | 1,12 | „ dagegen Bogen. |

Die größte Steigung ist 1:200, der kleinste Krümmungshalbmesser 300 Ruthen.

e. Anlage-Kapital.

Nach den Statuten beträgt dasselbe für diese 3,82 Meilen lange Linie zwei Millionen Thlr., weshalb durchschnittlich pro Meile etwa 523600 Thlr. kommen.

f. Bahnbau, bedeutende Bauwerke.

Das im Allgemeinen bei der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn Ge-

sagte gilt auch hier, indem, wie dort schon erwähnt, diese Strecke die sechste Bauabtheilung derselben bildet.

Bei den Nivellementsarbeiten hat sich ergeben, daß die Terrainverhältnisse hier gerade am ungünstigsten sind; denn ungeachtet von vorn herein nur das Steigungsverhältniß von 1:200 dem Plane zum Grunde gelegt ist, so hat sich doch die Nothwendigkeit bedeutender Planirungsarbeiten herausgestellt, und zwar in dem Maaße, daß schon in der Görlitzer Haide Wegedurchführungen unter der Bahn und gegen 20 Fuß tiefe Einschnitte vorkommen.

Das wichtigste Bauwerk dieser Abtheilung, so wie zugleich der ganzen Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn ist indessen der Neiße-Viadukt, zu dessen Ausführung daher schon jetzt die nöthigen Einleitungen getroffen sind, namentlich um zu der erforderlichen 1300 Fuß langen und 126 Fuß über dem Wasserspiegel der Neiße hohen Bogenstellung die außerordentlich große Masse von Granit herbeizuschaffen.

## 11. Niederschlesische Zweigbahn.

### a. Geschichte dieses Projekts.

Die Entstehung dieses Unternehmens ist aus dem Projekte der ehemaligen „Niederschlesischen Eisenbahn" hervorgegangen, indem es damals die Absicht war, dieser Bahn die Richtung über Sagan, Sprottau und Glogau zu geben. Hiervon wurde jedoch bei der Konzessionirung der jetzigen „Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn" gänzlich abgewichen, so daß den drei genannten Städten, die ihren Wunsch, innerhalb des deutschen Eisenbahnnetzes zu liegen, nicht aufgeben mochten, zur Erfüllung desselben nichts Anderes übrig blieb, als sich zur Begründung einer Zweigbahn zu vereinigen.

Das zu diesem Zwecke aus den betheiligten Städten sich in Glogau gebildete Komité erließ im Oktober 1843 eine Einladung zur Theilnahme bei dem Unternehmen einer „Niederschlesischen Zweigbahn", in welcher es die näheren Verhältnisse erläuterte. In der Einleitung dieser Schrift heißt es unter Anderem:

„Die Ausführung der Zweigbahn von Glogau über Quaritz, Sprottau und Sagan zum Anschluß an die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn, war der Natur der Sache nach von dem Zustandekommen dieser Hauptbahnlinie bedingt. Jetzt, wo die Ausführung dieses Werkes, das die Provinz Schlesien mit der Hauptstadt und mit Dresden und Leipzig verbinden wird, in einer Richtung vorgeht, welche, geboten durch gewichtige Rücksichten, Niederschlesien nördlich von Liegnitz außer Berührung läßt und hier alle Schlagadern des Verkehrs zu unterbinden droht, wird es zur Lebensfrage für die bezeichneten Landestheile, auch für sich die Vortheile der erleichternden Fortschaffungslinien zu gewinnen, und nicht hinter Städten und Gegenden zurückzubleiben, die, begünstigt durch Lage und Mittel, sich solches Vorzuges zu erfreuen haben.

Durchdrungen von dieser Ueberzeugung und von der geschichtlichen Wahrheit, daß nur in der Vereinigung die Kraft zu höherem erfolgreichen Wirken

gefunden wird, haben die Städte der oben bezeichneten Linie sich eng und mit dem festen Entschlusse verbunden, selbst mit Einsetzung aller ihnen zu Gebote stehenden Mittel, mit Anschluß an die oben genannte Linie sich durch eine Eisenbahn zu verbinden, und damit Schutz gegen den drohenden Ruin ihres Handels und Wohlstandes, so wie die Anerkennung der bezeichneten Landestheile zu erlangen, als deren Repräsentanten im Gebiete der Kultur-Entwickelung und der vorschreitenden lohnenden Industrie sie zu betrachten sich berechtigt glauben.

Die Weisheit unserer Landesbehörde hat die Gediegenheit und Nothwendigkeit dieser Bestrebungen anerkannt, und das Wort des Herrn Finanz-Ministers bürgt dafür, daß nach Erfüllung der nothwendigen Vorbedingungen die Bewilligung des Staates einem Unternehmen nicht fehlen wird, für das in den genannten Kreisen schon mannigfache und schwere Opfer gebracht worden sind, und dessen Verwirklichung ohne den bittersten Nachtheil für das materielle Wohl derselben nicht länger anstehen darf.

Es soll also eine Eisenbahnlinie vom linken Oderufer bei Glogau mit Bezugnahme auf die Verbindung der Punkte Quaritz, Sprottau, Sagan zum Anschluß an die Hauptbahn in der Nähe letzterer Stadt erbaut werden, und die Städte

Glogau, Sprottau und Sagan,

nicht zufrieden, durch mannigfache Bemühungen das Unternehmen bis zu dem gegenwärtigen erfolgversprechenden Standpunkte geführt zu haben, verpflichten sich, vorbehaltlich weiterer, noch näher zu bestimmenden Garantieen, zur sicheren Erreichung des vorgesetzten Ziels: sämmtlichen ihnen angehörigen, zu dem Bahnbau und Zubehör erforderlichen Grund und Boden unentgeltlich, und die ihnen zu Gebote stehenden Baumaterialien theils eben so, theils unter erleichternden Bedingungen herzugeben.

Das beabsichtigte Unternehmen tritt durch die gebotenen in Aussicht gestellten Vortheile auf gleiche Höhe mit den durch Staatsmittel gewährleisteten Unternehmungen, und erhält sich dabei — wir legen Werth darauf — die freie Bewegung, so wie die selbstständige Leitung solcher Männer, die mit dem Unternehmen durch Heimath, Ortssinn und persönliche Theilnahme fest verbunden sind.

Dasselbe wird durch seine Richtung die Oder und deren Ufergegenden in der oben bezeichneten Ausdehnung mit der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn eng verknüpfen und durch die Fortsetzung und Verzweigung derselben der Donau, Böhmen, Süd- und Mitteldeutschland, dem Rheine, der Nord- und Ostsee die Hand reichen. Es wird das gewerb- und produktenreiche Becken der Oder um Glogau, die fruchtbare Niederung der Bartsch, den ganzen wohlbevölkerten und ertragreichen südwestlichen Theil des Großherzogthums Posen mit den immer bedürftigen Gebirgen Böhmens, Schlesiens und Sachsens, so wie mit den Débouchépunkten alles überseeischen Handels, mit Hamburg und Stettin, mit den Hauptmärkten der deutschen Industrie, mit Frankfurt und Leipzig, in die unmittelbarste Beziehung bringen.

Die Bahn wird aber auch außer diesen allgemeinen, weit anknüpfenden

Verbindungen, wenn wir nur die Anwohner in Betracht ziehen und einen Abstand von der Bahnlinie unterscheiden, der

a. für den Transport von Personen, schwere so wie leichte Fracht,

b. für Personen und leichte Fracht allein,

noch Vortheil von dem Unternehmen zieht, nach einer angestellten Berechnung folgende höchst günstige Resultate ergeben:

Für a. ein Bahngebiet von 40 □Meilen mit 150000 Bewohnern auf 2 Meilen Abstand von der Bahnlinie, worunter ein Drittel zur Bevölkerung von mindestens 60000 Einwohnern zu rechnen ist.

Die beiden Bahngebiete umfassen, die Angaben der vorletzten Volkszählung zum Grunde gelegt, eine Bevölkerung von über einer halben Million, die dann am linken Oderufer durch eine Bahnlinie verbunden, und auf dem rechten Ufer derselben, außer der jedenfalls in Aussicht stehenden Bahnverbindung mit Posen, mittelst des sich immer erweiternden Netzes der Kunststraßen von Posen, Lissa, Gostin, Rawicz, Fraustadt und Guhrau mit der Bahn in der nächsten und in sofern vortheilhaftesten Beziehung steht, als es keinem Zweifel unterliegt, wie das ganze rechte Ufer der Oder, in dem oben bezeichneten Umfange, den Absatz seiner Produkte und den Bezug seiner Waarenbedürfnisse und der des benachbarten Königreichs Polen über Glogau in der Richtung der neuen Bahnlinie vermittelt.

Glogau war seit den ältesten Zeiten zwischen Breslau und Frankfurt der einzige Oderübergang, wo Deutschland und Polen in den nächsten und unmittelbarsten Wechselverkehr traten; diese Beziehungen haben nie aufgehört und werden, begünstigt durch die Vortheile, welche der Eisenbahnverkehr bietet, ihr altes in der Gestalt des Bodens und durch Abgrenzung der Bevölkerung begründetes Recht behaupten. Sie werden selbst den höhern, politischen und militärischen Zwecken des Staats auf eine Weise entgegenkommen, die keine andere Linie, kein anderer Oderübergang in diesem Umfange und mit diesen Vortheilen darbieten kann. —

Die Dichtigkeit der Bevölkerung des Bahngebiets wechselt zwischen 2800 und 3700 Einwohnern auf die □Meile, was die mittlere Bevölkerung der preußischen Monarchie weit übersteigt. Die Lebendigkeit des Verkehrs, Wohlhabenheit und Entwickelung der Industrie sind dieser Volksdichtigkeit entsprechend, und wir überlassen mit großer Zuversicht dem sich betheiligenden Publikum das Ermessen und die Würdigung des finanziellen Werthes einer Bahnlinie, welche, wie die

Niederschlesische Zweigbahn,

bestimmt ist, Bedarf und Produktion, Ansprüche und Befriedigung so massenhafter Verhältnisse ins Gleichgewicht zu bringen."

Der Einladung zur Theilnahme waren zugleich die Bedingungen hierzu beigefügt; aus diesen ersieht man, daß zur Herstellung der von Glogau über Sprottau und Sagan zum Anschlusse an die Niederschlesisch-Märkische Hauptbahn führenden Niederschlesischen Zweigbahn ein Kapital von 1,350000 Thaler aufgebracht und bis zum Tage der Eröffnung der ganzen Bahn mit vier Prozent verzinst werden sollte. Von diesem Kapitale bedungen sich die

Städte Glogau, Sprottau und Sagan 650000 Thlr., während 700000 Thlr. dem freien Verkehr anheimgegeben blieben. Das ganze Anlage-Kapital vertheilte sich unter 13500 Aktien, auf deren jede ein Gesammteinschuß von höchstens 100 Thlr. angefordert werden konnte. Fünf Prozent mußten sogleich für jede Aktie eingezahlt werden.

Das Unternehmen fand eine so günstige Aufnahme, daß in kurzer Zeit die erforderlichen Geldmittel gezeichnet waren, und da es die landesherrliche Konzession und Bestätigung erhalten hatte, so konnte am 4. März 1844 die erste General-Versammlung gehalten werden, an welcher jedoch nur die ursprünglichen Zeichner Theil nehmen durften. Es wurden die Statuten berathen, die Direktion gewählt und derselben ein Ausschuß an die Seite gestellt, welcher sämmtlichen drei Städten gleichmäßig angehörte.

Die zweite Einzahlung mit 10 Prozent auf jede gezeichnete Aktie erfolgte unterm 15. April 1844; weshalb ein baldiger Angriff des Unternehmens zu erwarten steht, und da der Bau der Bahn in zwei Jahren vollendet sein soll, so dürfte 1846 die Eröffnung derselben zu erwarten sein.

b. Richtung und Länge der Bahn;

c. Steigungs- und

d. Krümmungs-Verhältnisse.

Der Bahnzug wird von **Glogau**, in der Nähe des Preußischen Thores, zwischen der Brostauer und Quaritzer Straße — der Bahnhof steht auf städtischem Grunde — ausgehen und in gerader Linie parallel der Oder, das Dorf Beichau wenig rechts lassend, nach den untersten Häusern von Herrndorf seine Richtung nehmen. Von diesem Punkte aus führt die Bahn mit Ueberschreitung des Mittelbaches unter einem ganz stumpfen Winkel und ansteigend den Dörfern Schlatzmann und Samitz wenig nördlich, Groß-Kauer und Mangelwitz eben so südlich vorbei, zwischen den Dörfern Dalkau und Gustau hindurch und erreicht, den Dalkauer Belvedere-Berg wenig nördlich lassend, in einer Bergschlucht des Dalkauer Parkes die Berlin-Breslauer Chaussee, in gleicher Höhe zwischen Kalten-Briesnitz und Meschkau.

Mit diesem Punkte ist der Scheidungsrücken zwischen dem Thalbecken der Oder und der Niederung des Sprottebruchs in der günstigsten Senkung überschritten, und die Bahnlinie geht von hier, fallend in südwestlicher Richtung, dem Dorfe Neu-Gabel vorbei, und unter einem stumpfen Winkel sich westlich wendend, zwischen diesem Dorfe und dem Haidevorwerk — Gabelschenke — durch, um entweder südlich oder nördlich von Lang-Waltersdorf das Westende dieses Dorfes zu erreichen.

Beide Richtungen sind ohne technische Schwierigkeiten, und es kann nur von finanziellen Gründen, die sich bei den Terrain-Erwerbungen ergeben werden, bedingt sein, welche zu wählen sein wird.

Westlich von Lang-Waltersdorf bleibt die Bahn dem Dorfe Nieder-Zauche nördlich und überschreitet ansteigend den Zauche-Graben in der Richtung des südlichen Endes von Ober-Ebersdorf, die Hügelgruppe, die **Berge** genannt, südlich lassend. Von diesem Dorfe führt der Bahnzug in fast gerader

Richtung, Kolonie Wichelsdorf südlich und Sprottischdorf nördlich vorbei, nach dem Thalrande der Sprotte, wo nördlich über der Stadt Sprottau der Bahnhof auf städtischem Terrain seinen Platz findet.

Die Fortsetzung der Linie von hier nach Sagan überschreitet in gerader Linie, auf dem Plateau fortlaufend, in gleicher Höhe die Straße nach dieser Stadt, zwischen Ober-Eulau und Kunzendorf, durchschneidet dann auf einer günstigen, nur zwei unbedeutenden Wohnungen nahe kommenden, Stelle Girbigsdorf und gleichzeitig den nicht unbedeutenden Einschnitt des Kunzendorfer Wassers mittelst eines Viadukts, wozu sich sehr vortheilhaft auf diesem Punkte die geringste Breite des Thals und feste Ufer darbieten.

Der weitere Zug berührt den oberen der jetzt trocken gelegten Buchwalder Teiche und durchschneidet dann das gleichnamige Dorf, wo nur ein kleineres Gehöfte zu erwerben ist. Mit Benutzung des kleinen und flachen Seitenthals, südlich von Petersdorf, gelangt die Bahn absteigend zum rechten Thalrande des Bobers, welcher Fluß, wenig oberhalb des Dorfes Polnisch Machen, auf einer Stelle erreicht und überschritten wird, wo, obgleich eine Brücke von 500 Fuß Länge erforderlich ist, der Uebergang durch die Situation des Thals und die Festigkeit der Ufer auf eine Weise erleichtert ist, wie sie sich in der ganzen Länge seines Laufes nicht wiederfindet.

Die Fortführung der Bahn, links des Bobers, wird, wenn sie überhaupt nöthig, was immer noch fraglich ist, durch den Punkt des Anschlusses an die Hauptbahn bedingt. — Die Bahn kann in dem einen Falle über die breite und ebene Hochfläche, südlich der Stadt Sagan, zum Uebergange des Thals der Tschirne bei der neuen Forstkolonie fortgeführt werden, der Bahnhof erhält dann nahe der Stadt bei dem Fürstlichen Begräbnisse seinen Platz, und links der Tschirne ansteigend den Floß-Wiesengraben entlang auf Forstgebiet der Stadt, — die Kommune giebt davon eine halbe Meile Bahnterrain unentgeltlich —, dem Dorfe Zeipau nördlich vorbei gegen Hannsdorf, oder in dem andern Falle im Thale des Rothwassers aufwärts, mit sehr schwieriger und kostbarer Terrain-Erwerbung nach Kunzendorf geführt werden, wo sich dann der Anschluß mit der Hauptbahn wohl vermitteln lassen wird. — Eine dritte Richtung führt nach Sorau, und wird diese, den letzten Nachrichten zufolge, wahrscheinlich gewählt werden.

Ueberblicken wir jetzt den Zug der Zweigbahn in seiner ganzen Ausdehnung, so kann die gewählte Linie in baulicher Beziehung wohl als höchst günstig bezeichnet werden, da sie auf 9 Meilen Länge nur einen unbedeutenden Flußübergang: den bei Polnisch-Machen, und zwei weit unbedeutendere Thalüberschreitungen: bei Girbigsdorf und das Tschirne-Thal, erfordert. — Eben so wenig sind außer dem Punkte bei Dalkau wesentlich schwierige Terrain-Ausgleichungen durch bedeutend tiefe Einschnitte und hohe Aufdämmungen zu überwältigen, so wie auch das nur bei Ottendorf, Girbigsdorf und Buchwald nothwendige Durchschneiden von Ortschaften zu geringen Entschädigungen und später, beim Gebrauch der Bahn, zu Feuersgefahr keine Veranlassung geben kann.

Die Länge und die Steigungsverhältnisse der Bahn stellen sich von Glogau, wie sie nachstehende Uebersicht ergiebt:

Bahnlinie von Glogau bis zum Bober-Uebergange oberhalb Sagan.

| Länge in Ruthen. | | |
|---|---|---|
| 100 | Fallen | 1:200 |
| 1200 | " | 1:500, |
| 100 | | horizontal, |
| 400 | Steigen | 1:500, |
| 2700 | " | 1:200, |
| 300 | " | 1:1000, |
| 500 | Fallen | 1:200, |
| 2200 | Steigen | 1:4100, |
| 800 | Fallen | 1:1044, |
| 1250 | Steigen | 1:600, |
| 1500 | | horizontal, |
| 577 | " | 1:251, |
| 176 | | horizontal, |
| 800 | Fallen | 1:366, |
| 1200 | | horizontal, |
| 827 | " | 1:230. |

Bahnlänge . 14630 Ruthen = $7\frac{3}{10}$ Meilen.

Von der Boberbrücke ab lassen sich, da die weitere Bahnrichtung noch nicht feststeht, auch die Bahnlänge bis zum Anschlußpunkte und ihre Steigungsverhältnisse nicht speziell angeben. Keinenfalls kann die Länge, sollte auch die Fortsetzung über Hannsdorf oder über Kunzendorf nothwendig werden, mehr als $1\frac{7}{10}$ Meilen betragen, so daß die gesammte zu bauende Bahn

$$7\tfrac{3}{10} + 1\tfrac{7}{10} = 9 \text{ Meilen}$$

ergeben würde.

Das durch Vermessungen bekannte direkte Ansteigen einer Bahnlinie gegen Sorau ergiebt ein Verhältniß von 1:201; auf beiden andern oben bezeichneten Bahnrichtungen werden jedenfalls, der flüchtigste Anblick des Terrains bürgt dafür, bei weitem günstigere Steigungen, ohne Ueberwindung technischer Schwierigkeiten, zu erlangen sein.

Die in der Bahnlinie vorkommenden Bogen wechseln zwischen 400 und 800 Ruthen Radius, und die Gesammtlänge dieser Bogen verhält sich zur Länge der geraden Linien wie 1:6.

c. Anlagekosten.

Die Kosten der Bahnanlage sind nach einem allgemeinen Ueberschlage auf durchschnittlich 150000 Thlr. pro Meile, was bei 9 Meilen Bahnlänge die Gesammtsumme von etwa 1,350000 Thlr. ergiebt.

Die günstigen Terrain-Verhältnisse des Bahnzuges, in dessen ganzer Ausdehnung nur die Ueberbrückung des Bobers, die Ueberschreitung des Gir-

birgsdorfer- und Tschirne-Thals und die Erdarbeiten bei Dalkau als bedeutende Bauobjekte zu betrachten sind, ferner die theils vorauszusehende, theils schon zugesicherte Billigkeit der Bodenerwerbung, so wie die niedrigen Preise des Baumaterials, verbunden mit der Leichtigkeit, dasselbe zur Oder an die Bahn zu bringen, sollen nach dem Berichte des Komités diese veranschlagte geringe Bausumme und die sicherste Erwartung, sie nicht überschritten zu sehen, rechtfertigen.

Die muthmaßliche Verzinsung dieses Anlage-Kapitals geht aus Nachstehendem hervor:

Es sollen nämlich zur Kasse kommen:

| | |
|---|---|
| durch den Personenverkehr von 80000 Personen . . . | 71400 Thlr. |
| „ Lastwaaren im Gewichte von 716000 Ztr. . . . | 53700 „ |
| „ Frachtwaaren und Vieh im Gewichte von 122000 Ztr. | 45300 „ |
| Zusammen . | 170400 Thlr. |

Aus dieser gefundenen Brutto-Einnahme der Bahn ermittelt das Komité folgenden Netto-Ertrag:

9 Meilen Bahn täglich 2 Mal in beiden Richtungen durchlaufen, ergiebt 36 Meilen und jährlich $36 \times 360 = 12960$ Meilen Weg der Züge.

| | |
|---|---|
| Bei einem Holzpreise von $3\frac{1}{3}$ Thlr. pro Klafter fordert eine Meile Weg 3 Thlr. und 12960 Meilen jährlich Betriebskosten . . . . | 38880 Thlr. |
| 9 Meilen Bahn à 3000 Thlr. pro Meile Unterhaltungskosten | 27000 „ |
| 1,350000 Thlr. Anlage-Kapital à 4 Prozent . . . . . . | 54000 „ |
| Summa der Jahresausgaben . | 119880 Thlr. |

| | |
|---|---|
| Gesammteinnahme . | 170400 Thlr. |
| Gesammtausgabe . | 119880 „ |
| bleibt . | 50520 Thlr. |

was, als Dividende vertheilt, noch $3\frac{3}{4}$ Prozent ergiebt und wonach das Anlage-Kapital sich auf $7\frac{3}{4}$ Prozent rentiren würde.

Ob sich diese Dividende aber verwirklichen wird, steht dahin, da, abgesehen davon, daß die Frequenz auf der Bahn wohl etwas zu hoch angenommen ist, die Betriebsausgaben zu niedrig berechnet sind.

#### f. Beabsichtigte Einrichtung und Konstruktion.

Die Bahnanlage wird an den bei den Schlesischen Bahnen sich bewährenden Formen und Konstruktionen festhalten und sichergestellten Erfahrungen folgen. Nach vorläufiger, von einer nochmaligen speziellen Prüfung des Terrains vor dem Beginn der Arbeiten bedingten Beschlußnahme, wird für Anschüttungen und Abgrabungen bis zu 8 Fuß das 1füßige, bei 8 Fuß übersteigender Höhe das $1\frac{1}{2}$füßige Böschungsverhältniß und für die Spurweite das von allen Preußischen Bahnen angenommene Maaß von 4 Fuß $8\frac{1}{2}$ Zoll Englisch gewählt werden.

Für die kleineren Brückungen, Bahn- und Wegeüberschreitungen soll die massive Konstruktion, wo es angeht, Ufermauern mit Granitdeckplatten, für den größeren Tschirne-Uebergang und für den Viadukt bei Girbirgsdorf, die

Verbindung gemauerter Pfeiler mit Holzüberbrückung, und für die Boberbrücke die reine Holzverbindung, mit 60 Fuß Jochweite, nach der, bei der Donaubrücke auf der Ferdinands-Nordbahn angewandten und bewährten Konstruktion, in Anwendung kommen.

Die beabsichtigte ausgedehnte Anwendung des Holzes zu den Brückenbauten erscheint durch den Ueberfluß und den niedrigen Preis dieses Baumaterials in der von der Bahn berührten Gegend vollkommen gerechtfertigt.

Die erste Bahnanlage erhält ein Geleis mit den nothwendigen Ausweichungen und Doppelstrecken. Die Terrain-Erwerbung wird jedoch auf die Breite eines Doppelgeleises berechnet sein.

Für den Oberbau soll das Belgische System, auf eichenen Querschwellen ruhende gewalzte Bahnschienen, hier in T Form mit breitem Fuße und Befestigung mittelst Hakennägeln, Anwendung finden. Den Steigungsverhältnissen der Bahn entspricht ein Gewicht der Schienen von 60 Pfund pro Yard oder etwa 20 Pfund pro Fuß.

Die Bahn soll, außer 3 Bahnhöfen, bei Sagan, Sprottau und Glogau — die Möglichkeit einer Bahnfortsetzung nach Posen wird dabei nicht unberücksichtigt bleiben —, so weit sich dies gegenwärtig übersehen läßt, noch bei Dalkau und am Anschlusse an die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn größere, an der Berlin-Breslauer Chaussee, so wie bei Zauche kleinere Stationsplätze erhalten.

Den weitern Erfahrungen beim Betriebe der Bahn muß dann die Entscheidung vorbehalten bleiben, in wie weit die Lebendigkeit des Verkehrs im Bahngebiete die Vermehrung der Anhaltepunkte zur Aufnahme von Personen und Fracht rechtfertigen wird.

Die Bahn soll mit Dampfwagen, ohne sich an ein besonderes System derselben zu binden, für Personenzüge mit einer Geschwindigkeit von 10 Minuten auf die Meile, die ganze Bahnstrecke also in höchstens 2 Stunden Zeit befahren werden.

## 12. Liegnitz-Glogauer Eisenbahn.

### a. Geschichte dieses Projekts.

Im Februar 1844 bildete sich ein Komité zur Ausführung einer Eisenbahn-Verbindung zwischen Liegnitz und Glogau. Dies Projekt wurde mit lebhafter Theilnahme aufgenommen, und ohne daß von Seiten des Komités eine öffentliche Ankündigung vorausgegangen, war das auf 1,500000 Thlr. berechnete Aktien-Kapital mit einer Anzahlung von ½ Prozent binnen wenigen Tagen doppelt und dreifach gezeichnet. Und in der That handelte es sich, so viel hierbei auch auf Rechnung der modernen Aktien-Spekulationssucht kommen mag, um die Ergänzung einer wesentlichen Lücke in dem großen Eisenbahnnetz, das in Schlesien projektirt ist, — um die bedeutsame Verbindung der Provinz Schlesien mit dem Großherzogthum Posen. Zwar ist die Niederschlesische Zweigbahn für diesen Zweck bestimmt; ein Blick auf die Karte beweist aber zur Genüge, daß der direkte Weg von Glogau nicht über Sagan

und Sprottau führt, sondern daß in dieser Richtung ein bedeutender Umweg gemacht werden muß. Um diesen zu vermeiden, wurde dies Unternehmen projektirt, was sich in Liegnitz an die Niederschlesisch-Märkische und an die ebenfalls in Aussicht stehende Gebirgsbahn nach Schweidnitz, Frankenstein 2c., desgleichen in Glogau an die Posen-Glogauer Bahn anschließen sollte.

Durch die Bekanntmachung des Finanz-Ministers, welche wir unter Berlin-Stralsunder Bahn mitgetheilt haben, wurde auch diesem Unternehmen vorläufig ein Ziel gesetzt, obgleich die höhere Genehmigung zum Bau wiederholentlich in Antrag gebracht worden war. Daß diese dann erfolgen wird, wenn die jetzt im Bau begriffenen Bahnen zur Ausführung gelangt sind, steht wohl zu erwarten.

b. Richtung und Länge der Bahn, so wie sonstige Verhältnisse.

Es sind zwei verschiedene Richtungen für diese Eisenbahn in Vorschlag gekommen; die eine Linie soll von der geraden Linie nach Glogau linksseitig abweichen und in der Nähe von Lüben und Polkwitz vorbei nach Quaritz zum Anschluß an die Glogau-Sprottauer Bahn führen, wogegen die zweite Linie rechtsseitig von der geraden Linie abweicht und sich zugleich den Städten Parchwitz, Steinau, Köben und Staudten nähert und daher geeignet ist, den Oderverkehr aufzunehmen. Welcher von beiden Linien der Vorzug zu geben sein wird, kann erst nach näherer Erwägung der Verkehrsverhältnisse und der Lokalität bestimmt werden. In beiden Richtungen sind die Terrain- und Steigungsverhältnisse günstig.

Die Länge der Bahn wird $7\frac{1}{2}$ Meilen betragen, und da die Kosten zu 1,500000 Thlr. angenommen worden sind, so würden durchschnittlich p. Meile 200000 Thlr. kommen.

Es ist übrigens Absicht, diese Bahn zu 2 Geleisen bei 25 Fuß Kronenbreite des Bahnkörpers einzurichten und gewalzte Schienen auf Querschwellen zu legen.

## 13. Oberschlesische Eisenbahn.

### a. Geschichte der Bahn.

Im Jahre 1836 trat eine Anzahl Personen zur Bildung einer Aktien-Gesellschaft Behufs der Anlage obiger Eisenbahn zusammen, welche ein Direktorium erwählten, dem in einer General-Versammlung am 3. Mai 1837 die Lösung der Frage zur Aufgabe gestellt wurde:

> ob im Interesse der Unternehmer der Bau einer Eisenbahn von Breslau nach Oberschlesien zum Anschluß an die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn ausführbar sei?

Am 16. August j. J. begannen sodann die Vorarbeiten, welche jedoch, nach dem Protokolle der General-Versammlung vom 6. Juni 1838, wegen ungünstiger Witterung und Mangel an technischen Hülfsarbeitern, nur langsam fortschreiten konnten. —

Dazu kam ein, durch die Veränderung des Wohnsitzes des ursprünglichen ersten Technikers, nothwendig werdender Wechsel in der obersten Leitung der Vorarbeiten, so wie das sich ergebende Bedürfniß genauer mehrjähriger Ermittelungen über die Verkehrs-Verhältnisse.

Deshalb konnte erst einer am 1. Juni 1840 abgehaltenen General-Versammlung der Aktionär-Entwurf und Kostenanschlag vorgelegt werden, und daß diese Verzögerung auch ihr Gutes gehabt hatte, erhellt aus der nachfolgenden Stelle des in jener Versammlung erstatteten Berichts:

„Wenn indessen aus diesen Gründen die Entscheidung der Frage, von welcher die Ausführung des Unternehmens abhängt, erst nach drei Jahren möglich geworden ist, so dürfte derselben daraus mehr ein Vortheil als ein Nachtheil erwachsen sein. Die Ausführbarkeit eines Unternehmens, wie das uns vorliegende, ist nicht allein durch das Resultat der Berechnungen bedingt, sondern vornämlich und zunächst durch das öffentliche Vertrauen, ohne welches jede Berechnung, sie möge scheinbar die günstigsten Resultate nachweisen, wirkungslos bleibt. Es ist bekannt, wie auf die anfängliche Exaltation für Eisenbahn-Unternehmungen eine gänzliche Entmuthigung folgte. Diese Krisis ist überwunden; die Ergebnisse der Unternehmungen, welche sie überdauerten, liegen der ruhigen und unbefangenen Prüfung vor; das Interesse des Publikums hat sich diesen Unternehmungen von neuem, und zwar geläutert von aller phantastischen Erwartung, zugewandt. So wie nun diese glückliche Konstellation unser Unternehmen gegen jedes vorschnelle Verwerfen seiner Ausführbarkeit gegenwärtig zu sichern vermag, so treten noch besonders günstige äußere Verhältnisse hinzu, und zwar theils solche, welche wir bei unserem ersten Zusammentritte nur in ungewisse Aussicht stellen konnten, theils solche, welche zu jener Zeit auch nicht einmal in Hoffnung gestellt werden konnten. — Die Führung der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn bis zur Schlesischen Grenze ist nun fest beschlossen, und die Vereinigung der Warschau-Wiener Bahn mit der Nordbahn an der Schlesischen Grenze zugesichert, so daß die 3 Hauptorte Breslau, Wien und Warschau in Verbindung gesetzt werden, ein Umstand, der selbstredend von äußerster Wichtigkeit für diese drei Unternehmungen werden muß. In Aussicht bleibt aber die weitere Führung unserer Bahn entweder zur Vereinigung mit der Dresden-Leipziger oder mit der Frankfurt-Berliner, erstere um so wahrscheinlicher, als Seitens der Königl. Sächsischen Regierung die Anwendung des Expropriations-Gesetzes für die Bahn von Dresden bis zur Preußischen Grenze bei Reichenbach ausgesprochen und ein Komité für die Errichtung dieser Bahn auch bereits zusammengetreten ist. —

Wir sind aufrichtig erfreut, unter so günstigen Voraussichten Sie versammelt zu sehen. Wir dürfen weder auf die Unabweisbarkeit des Unternehmens für das Gedeihen unserer Provinz in seinen industriellen Vorschritten, noch auf die Dringlichkeit einer zeitgemäßen Verbindung mit dem unserem Handel geöffneten Auslande, noch endlich auf die Ge-

fahr aufmerksam machen, die ein längeres Zögern nothwendig zur Folge haben muß, wenn die im Angriffe befindlichen und projektirten Bahnen des Auslandes unsere Grenzen umziehen und unsere Verkehrs-Verhältnisse nicht nur brach legen, sondern für allezeit ertödten. — Denn, um nur Eines anzudeuten, ist in der am 30. März d. J. abgehaltenen 7. General-Versammlung der Aktionäre der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn der Beschluß, die Bahn bis Oswienczin unserer Bahn nach Berun, in Hoffnung der Ausführung derselben, bis auf eine Meile nahe zu bauen, ohne allen Vorbehalt angenommen und die Verbindung der Nordbahn mit der Oberschlesischen sogar als ein unabweislicher Bau erklärt worden, weil diese Verbindung einen Bedarf von 200000 Ztr. billiger Steinkohlen beschaffen wird, wodurch der Werth der auf der Nordbahn verwendeten Kapitalien noch bedeutender steigen muß."

Nach Anhörung dieses Berichts beschloß die Versammlung:

1. daß die Errichtung einer, von Breslau über Oppeln nach Berun führenden, zum Anschluß an die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn bestimmten Eisenbahn als im Interesse der Unternehmer ausführbar zu erachten;
2. daß die Gesellschaft zur Ausführung dieses Unternehmens definitiv zu konstituiren;
3. daß das zur Ausführung der Bahn erforderliche Kapital auf drei Millionen Thaler festzusetzen;
4. daß der Antheil der Mitglieder an dem Gesellschafts-Vermögen durch 30000 Stück Aktien, auf 100 Thlr. lautend, zu repräsentiren;
5. daß sämmtliche Interessenten aufzufordern, sich definitiv über den Beitritt zu der zu konstituirenden Gesellschaft, so wie darüber zu erklären, in welchem Umfange sie gesonnen seien, von dem ihnen nach dem Cirkulare vom 4. April 1837 zustehenden Anrechte

   „bis auf die Höhe des 200fachen Betrages der von Ihnen für die Ermittelung der Kosten der Bahn eingezahlten Summe oder innerhalb dieses Betrages, unter Anrechnung des gezahlten Kostenbeitrages, bei dem Unternehmen sich zu betheiligen"

   Gebrauch zu machen;
6. daß die niedrigste Summe dieser Betheiligung auf den Betrag einer Aktie von 100 Thlr. festzusetzen und mithin der größere Betrag der Betheiligung in Summen von 100 Thlr. steigend anzugeben;
7. daß, in Betracht der Nothwendigkeit, die baldige Konstituirung der Gesellschaft zu bewirken, diese Erklärung von den in Schlesien wohnhaften Interessenten bis zum 20. Juni c. inklusive, von den außerhalb Schlesien wohnenden bis zum 30. Juni c. inklusive abzugeben;
8. daß, falls diese Erklärung nicht innerhalb der sub 7 bestimmten Frist eingegangen sei, die Verzichtleistung auf das aus der Einzahlung des Kostenbeitrages folgende Anrecht anzunehmen;
9. daß, sobald nach dem Eintritte der sub 7 bezeichneten Fristen feststehe: daß das Kapital pro 3,000000 Thlr. nicht erfüllt worden, der an demselben mangelnde Betrag durch die Annahme von Zeichnungen bis zur

Erfüllung desselben, unter Anzahlung eines halben, vorläufig dem Kostenfonds zutretenden Prozentes der resp. Zeichnungen zu ergänzen.

Es ist ferner von der General-Versammlung, mit Bezug auf die von dem seitherigen Direktorium abgegebene Erklärung, daß es den ihm ertheilten Auftrag als erledigt und seine Thätigkeit als beendigt erachte, beschlossen worden:

10. dem Königl. Kommerzien-Rath Herrn Löbbecke, Chef der Handlung C. S. Löbbecke et Comp., die Vollmacht zu ertheilen, unter Zuziehung eines, aus den Interessenten zu erwählenden, berathenden Komités,
   a. die Genehmigung des Staats für die Errichtung der projektirten Bahn, in Gemäßheit §. 1 des Gesetzes vom 3. November 1838, nachzusuchen;
   b. die für den Fall sub 9 eintretende neue Zeichnung zu eröffnen, das einzuzahlende halbe Prozent in Empfang zu nehmen und Namens der Gesellschaft die Beitritts-Erklärungen zu acceptiren;
   c. sobald feststeht, daß durch die Beitritts-Erklärungen der erforderliche Gesellschaftsfonds von 3,000000 Thlr. gedeckt ist, die Anfertigung des Statuten-Entwurfs zu veranlassen;
   d. überhaupt alle die Gesellschaft betreffenden Angelegenheiten bis zum Tage der zu berufenden nächsten General-Versammlung zu betreiben;
   e. diese letztere aber im Laufe dieses Jahres zu berufen, damit von derselben, unter Vorlegung des Berichts, über die Lage des Unternehmens und des Entwurfs der Statuten, die ferneren Beschlüsse gefaßt werden können. —

Nunmehr begann ein lebhafter Streit unter den betheiligten Städten und Distrikten über die Richtung der Bahnlinie zwischen Oppeln und der Grenze, welcher auch mehrere Abhandlungen hervorrief und als die beiden hauptsächlichsten Abweichungen das rechte oder linke Oderufer darstellte. — Deshalb wurde in der am 21. Dezbr. 1840 abgehaltenen General-Versammlung der Aktionäre der Oberschlesischen Eisenbahn das bisherige Komité bevollmächtigt, die Konzession einstweilen für die nicht bestrittene Strecke bis an die Oder bei Oppeln nachzusuchen, die Bahn selbst mit dem Frühjahr 1841 in Angriff zu nehmen und die zum Bau nöthigen Beiträge auszuschreiben.

Ferner wurde beschlossen, in einer nach 6 Monaten abzuhaltenden General-Versammlung ein Direktorium zu wählen, die Statuten zur Berathung vorzulegen und die weitere Führung der Bahn, nach Maaßgabe der mit den Staatsbehörden indessen zu treffenden Vereinbarung festzustellen.

Zugleich erhellt aus den damaligen Verhandlungen, daß etwa $\frac{2}{3}$ der Bedarfssumme bis dahin gezeichnet waren. —

Im Anfange des Jahres 1841 wurde eine Untersuchung der technischen Vorarbeiten durch den Ober-Ingenieur der Berlin-Anhaltischen Bahn, Herrn Rosenbaum, veranlaßt, welche als befriedigendes Resultat ergab, daß für die Strecke bis Oppeln sowohl an den veranschlagten Bau- als an den Betriebskosten erheblich zu ersparen sein werde. —

In einer General-Versammlung am 22. März 1841 wurde das Statut

berathen und vollzogen (auch die Repräsentantenwahl vorgenommen); die Allerhöchste Bestätigungs-Urkunde erfolgte unter dem 2. August j. J., nachdem bereits am 24. März

zur Anlage einer Eisenbahn von Breslau über Ohlau, Brieg, Oppeln durch Oberschlesien nach der Landesgrenze zum Anschlusse an die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, vorbehaltlich der Bestimmung über die für die Bahnstrecke von Oppeln bis zur Landesgrenze anzunehmenden Richtung

die landesherrliche Zustimmung ertheilt war. —

Die bereits früher begonnenen Erdarbeiten und Bauten wurden nun bis Oppeln kräftig fortgesetzt, worüber ein Bericht des Ober-Ingenieurs Manger vom 15. September 1841 (an dessen Stelle von da ab Herr Rosenbaum trat) das Nähere ergiebt.

Am 1. Mai 1842 konnten bereits Probefahrten bis Ohlau gemacht werden, und am 22. Mai war diese 3½ Meilen lange Bahnstrecke so weit hergestellt, daß sie dem Verkehre freigegeben werden konnte. Den 13. Juli fand die Anlage der Anhaltepunkte zu Cattern, 1½ Meile, und zu Leisewitz, 2½ Meile von Breslau, Statt, und am 3. August 1842 wurde die 2 Meilen lange Strecke von Ohlau bis Brieg dem Verkehre eröffnet. Am 28. Mai 1843 waren die Arbeiten so weit vollendet, daß die Einweihung der Bahnstrecke von Brieg bis Oppeln an diesem Tage erfolgen konnte und mithin jetzt 10½ Meilen der Oberschlesischen Bahn dem Verkehre freigegeben waren. Der Bau dieser Bahnstrecke war also in einem Zeitraume von 2 Jahren und einigen Tagen erfolgt, indem am 2. Mai 1841 der Grundstein zum Breslauer Bahnhofe gelegt wurde, und die Erdarbeiten erst einige Wochen später begannen.

Da das gezeichnete Kapital zu dem Baue der Bahn, in Folge des theilweise geänderten Bauanschlages und dadurch, daß von den festgesetzten 14700 Aktien nur 14297 Aktien eingelöst waren, nicht ausreichte, so erfolgte am 7. März 1843 die Allerhöchste Bestätigungs-Urkunde, das Kapital durch Ausgabe von 3703 Prioritäts-Aktien à 100 Thlr. vermehren zu dürfen. Diese Prioritäts-Aktien werden mit 4 Prozent jährlich verzinst und die Zinsen in halbjährlichen Terminen in Breslau gezahlt. An den Dividenden nehmen dieselben keinen Antheil; dagegen haben sie für Kapital und Zinsen das Vorzugsrecht vor den Stamm-Aktien nebst deren Zinsen und Dividenden. — Die Prioritäts-Aktien unterliegen der Amortisation, wozu alljährlich die Summe von 1800 Thlr. unter Zuschlag der durch die eingelösten Prioritäts-Aktien ersparten Zinsen aus dem Ertrage des Eisenbahn-Unternehmens verwendet wird. Der General-Versammlung der Gesellschaft ist jedoch vorbehalten, den Amortisationsfonds zu verstärken; auch steht ihr das Recht zu, sämmtliche Aktien außerhalb des Amortisations-Verfahrens zu kündigen und zum Nennwerthe einzulösen.

Bleibt dagegen ein Zahlungstermin länger als 3 Monate unberichtigt, hört der Transportbetrieb länger als 6 Monate auf, wird gegen die Eisenbahn-Gesellschaft Schulden halber Exekution vollstreckt, und wird die festgesetzte Amortisation nicht inne gehalten, so kann auch der Inhaber der Prioritäts-Aktien dieselben kündigen.

Während des Jahres 1842 wurden die technischen Untersuchungen zur Weiterführung der Bahn von Oppeln aus vom Ober-Ingenieur Rosenbaum geleitet, und über die dabei gefundenen Resultate in einer am 4. Oktober 1842 gehaltenen außerordentlichen General-Versammlung Bericht erstattet.

In dieser, so wie namentlich in der am 26. April 1843 gehaltenen General-Versammlung wurde festgesetzt, die Bahn von Oppeln bis zur Landesgrenze bei Neu-Berun, in der sich am zweckmäßigsten herausgestellten Richtung über Kosel und Gleiwitz, weiter zu führen und das dazu erforderliche Kapital von 2,400000 Thlr. aufzubringen. Unter den Beschlüssen, die in der an dem letztgenannten Tage gehaltenen General-Versammlung gefaßt wurden, heben wir folgende heraus: 1) der Staat solle für den zu erbauenden Traktus eine Zinsen-Garantie von 3½ Prozent bewilligen; 2) die jetzigen Aktionäre sollten für ihre Zinsen gleichzeitig ein Prioritäts-Recht auf die gesammten Einkünfte der Bahn erhalten, so daß nach ihrer Befriedigung durch die Staatsgarantie die eventuelle Differenz des Ertrages und der Zinsen von 3½ Prozent zu decken sei. In Hinsicht der Beschaffung der Geldmittel wurde festgesetzt, zu beantragen, daß der Staat mit $\frac{1}{7}$ des erforderlichen Kapitals sich betheiligen solle; zur Herbeibringung der übrigen Summe wurde das Direktorium autorisirt, mit einer Gesellschaft dieserhalb einen Vertrag abzuschließen.

Bis zu der am 3. Juli 1843 gehaltenen General-Versammlung war ein Vertrag mit 8 Breslauer Handlungshäusern abgeschlossen und konnte der Versammlung vorgelegt werden.

In Betreff der vom Staate zu leistenden Zinsengarantie und der Betheiligung des Staates mit $\frac{1}{7}$ des Kapitals wurden die nöthigen Bedingungen regulirt und festgesetzt.

Am 11. August 1843 erfolgte die Allerhöchste Bestätigungs-Urkunde des Nachtrages zu dem Statute der Gesellschaft, deren Inhalt folgender ist:

„Nachdem die zur Errichtung einer Eisenbahn von Breslau über Oppeln durch Oberschlesien nach der österreichischen Grenze zusammengetretene, unterm 2. August 1841 von Uns bestätigte Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft für die Weiterführung der in Gemäßheit Unserer Ordre vom 24. März 1841, vorerst nur auf der Strecke von Breslau bis Oppeln in Angriff genommenen Eisenbahn, die Richtung von Oppeln über Kosel und Gleiwitz nach der Landesgrenze bei Berun in Vorschlag gebracht hat, ertheilen Wir zur Weiterführung der Bahn in der eben gedachten Richtung hierdurch Unsere landesherrliche Zustimmung, indem Wir ferner genehmigen, daß der im §. 4 des Gesellschafts-Statutes für die Fortsetzung der Bahn bis zur Landesgrenze vorläufig zu 1,530000 Thlr. angenommene Fonds auf den nach den weiteren Ermittelungen für erforderlich erachteten Betrag von 2,400000 Thlr. erhöht und durch neu zu kreirende Aktien beschafft werde. Zugleich wollen Wir, im Anerkenntnisse der Wichtigkeit dieser Eisenbahn-Verbindung für die allgemeinen Landesinteressen, dem Uns vorgetragenen Antrage zufolge, für die Zinsen des zur Weiterführung der Bahn nach der Landesgrenze erforderlichen Aktien-Kapitals von 2,400000 Thlr., und zwar

zum Satze von Drei und Ein Halb Prozent, unter den näheren Bestimmungen und Bedingungen, welche der anliegende, auf Grund der mit Unserm Finanz-Minister gepflogenen Verhandlungen in der General-Versammlung vom 3. Juli d. J. vereinbarte Nachtrag zu dem Statute der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft enthält, die Garantie des Staates hiermit bewilligen, so wie überhaupt diesen Nachtrag in allen Punkten hierdurch bestätigen."

Die wesentlichsten Bedingungen dieses Nachtrages sind nachstehende.

Die Weiterführung der Bahn von Oppeln aus soll in der vorerwähnten Richtung, auf Grund des von dem Königl. Finanz-Ministerium zu genehmigenden Bauprojektes erfolgen. Der hierzu erforderliche Fonds von 2,400000 Thlr. wird durch 24000 neu zu kreirende Stamm-Aktien, jede von 100 Thlr., beschafft. Von diesen übernimmt der Staat den siebenten Theil in runder Summe mit 3430 Stück oder 343000 Thlr.; die Unterbringung des Ueberrestes von 20570 Stück oder 2,057000 Thlr. übernehmen 8 Breslauer Handlungshäuser. Die Erwerber der neu zu kreirenden Aktien treten in die den Aktionären überhaupt zustehenden statutarischen Rechte und Verbindlichkeiten, jedoch mit der Modifikation, daß

1) den Inhabern der bereits kreirten 14297 Stück Stamm-Aktien jährlich $3\frac{1}{2}$ Prozent Zinsen prioritätisch aus dem Reinertrage der ganzen Bahn von Breslau nach der Landesgrenze zu Theil werden;
2) den Inhabern der neu zu kreirenden 24000 Stück Aktien der Genuß von $3\frac{1}{2}$ Prozent jährlicher Zinsen Seitens des Staats garantirt wird;
3) dem Staate das Recht zusteht, diese letztgedachten Aktien durch successive Amortisation an sich zu bringen.

Die Festsetzung des Betrages, welcher nach Vollendung der Bahn jährlich zur Bildung des Reservefonds verwendet werden soll, kann nur im Einverständnisse mit dem Königl. Finanz-Ministerium erfolgen.

Da der Staat sich nicht nur mit einem Siebentheil der neu zu kreirenden Aktien betheiligt, sondern auch die Garantie für einen bestimmten Zinsengenuß für die Inhaber der übrigen sechs Siebentheile übernimmt, so werden demselben in Betreff der Theilnahme an der Verwaltung des ganzen Unternehmens, so wie hinsichtlich der eventuellen Uebernahme der Verwaltung desselben, besondere Befugnisse und Rechte zugestanden. Der Staat wird in den General-Versammlungen durch einen von ihm zu bestellenden Kommissarius vertreten, der sein Stimmrecht ausübt. Dasselbe erstreckt sich in jeder General-Versammlung auf den sechsten Theil der durch sämmtliche übrige Anwesende vertretenen Stimmen, so daß der Staat ein Siebentheil der gesammten Stimmen repräsentirt.

Das Stimmrecht des Staates erhöhet sich jedoch in dem Maaße, in welchem derselbe auf dem Wege der Amortisation die übrigen sechs Siebentel der Aktien an sich bringt, und zwar nach Erwerbung jedes Siebentheils jedesmal um ein Zwölftheil, so daß ihm statt des Sechstheils nach Amortisation

a. des ersten Siebentels: ein Viertel,

b des zweiten Siebentels: ein Drittel,
c. des dritten Siebentels: fünf Zwölftheile,
d. des vierten Siebentels: die Hälfte,
e. des fünften Siebentels: sieben Zwölftheile,
f. des sechsten Siebentels: zwei Drittel

zustehen.

Bei künftiger Anstellung des Ober-Ingenieurs, des Spezial-Direktors und des Haupt-Rendanten bleibt die Bestätigung dem Königl. Finanz-Ministerium vorbehalten. Ebenso bedarf die Festsetzung der Fahrpreise und der Fahrpläne der Zustimmung des Finanz-Ministeriums.

Sollte der Staat in Folge der von ihm übernommenen Zinsgarantie genöthigt sein, in drei auf einander folgenden Jahren einen Zuschuß zu leisten, oder sollte der Zuschuß in einem Jahre mehr als ein Prozent des gesammten Stamm-Aktien-Kapitals übersteigen, so bleibt demselben die Befugniß vorbehalten, die Administration der ganzen Bahn und des Betriebes seinerseits zu übernehmen. Im Falle der Geltendmachung dieser Befugniß ist derselbe hinsichtlich der Verwaltung keinerlei Beschränkung von der Gesellschaft unterworfen; dagegen ist er verpflichtet, vollständig Rechnung zu legen und den aufkommenden Reinertrag den Aktionären zukommen zu lassen, unter allen Umständen aber die garantirten 3½ Prozent Zinsen zu gewähren. Ergiebt sich aber bei dieser Administration in drei hinter einander folgenden Jahren mehr als 3½ Prozent des Aktien-Kapitals, so ist die Gesellschaft zu dem Verlangen berechtigt, daß ihr die Verwaltung wieder übertragen werde. — Eine gleiche Befugniß zur Uebernahme der Verwaltung Seitens des Staates tritt ein, wenn die Zusammensetzung des Verwaltungsraths der Gesellschaft wegen Mangels an qualifizirten Gesellschaftsmitgliedern nicht erfolgen könnte.

In Beziehung auf Zinsen, Dividenden und Amortisation ist noch Folgendes hervorzuheben.

Die neu zu kreirenden 24000 Aktien werden in der Form der früheren mit dem Vermerke Lit. B. ausgefertigt. Bis zu dem Ablaufe des Jahres, in welchem die ganze Bahn in Betrieb gesetzt wird, werden die Aktien beider Kategorieen zu 4 Prozent, in halbjährlichen Terminen, verzinst, und diese Zinsen aus dem Baufonds entnommen, so weit sie nicht durch den bis zu jenem Zeitpunkte aus dem Betriebe aufkommenden Ertrag gedeckt werden.

Von dem, nach Abzug der laufenden Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten, des zum Reservefonds fließenden Betrages und der zur Verzinsung und successiven Tilgung der 370300 Thlr. Prioritäts-Aktien erforderlichen Summen, verbleibenden Reinertrage werden zunächst 3½ Prozent jährliche Zinsen in halbjährlichen Terminen gewährt und die noch verbleibenden Ueberschüsse zu der Dividende verwendet.

Uebersteigt der Reinertrag in einem Jahre fünf Prozent des Stamm-Aktien-Kapitals, mithin eine größere Dividende als 1½ Prozent in einem Jahre, so kommen von diesem Ueberschusse nur zwei Drittheile zur Vertheilung unter die Aktionäre und das dritte Drittheil wird an den Staat abgeführt, um, nach seinem Ermessen, zur Ausgleichung etwa geleisteter oder künf-

tig zu gewährender Zinszuschüsse, oder zum Ankaufe von Aktien nach dem Tageskourse verwendet zu werden.

Die den Privat-Interessen überlassenen 20570 Stück Aktien werden durch allmälige Einlösung nach dem Nennwerthe von dem Staate erworben und außer Verkehr gesetzt, und zwar werden zu diesem Zwecke, von dem auf Eröffnung der ganzen Bahn folgenden Jahre ab, verwendet:

1) aus dem Zinsbetrage, welcher auf das vom Staate übernommene Siebentheil von 343000 Thlr. fällt, jährlich ein Betrag von 12000 Thlr.;
2) die $3\frac{1}{2}$ Prozent Zinsen der eingelösten Aktien zu dieser Amortisation ist der Staat selbst dann verpflichtet, wenn die Bahn nicht einen Reinertrag von $3\frac{1}{2}$ Prozent gewähren sollte. —

Durch den in der General-Versammlung am 26. April 1843 gefaßten Beschluß und durch die am 11. August 1843 erfolgte Konzession war die Direktion nun im Stande, Schritte zum Beginn der Arbeiten an der Weiterführung von Oppeln aus zu thun. Es wurden deshalb die zur Ausführung der nöthigen Vorarbeiten erforderlichen Techniker engagirt und mit den Feldarbeiten im Juli und August begonnen.

Die im Jahre 1842 vom Ober-Ingenieur Rosenbaum ausgeführten generellen Arbeiten reichten zwar aus, die Bahnlinie im Allgemeinen zu beurtheilen, bedurften aber noch mannigfacher Veränderungen, welche damals, wo die Arbeit schnell und mit dem geringsten Kostenaufwande beschafft werden mußte, nicht nachgeholt werden konnten. Es ist einleuchtend, daß diese Mängel bei Ausarbeitung des Projekts für den Bau beseitigt werden mußten, und daß daher ganz neue Vermessungen und Nivellements bedingt waren.

Anfang Mai 1844 waren diese Arbeiten so weit gediehen, daß die Projekte der 21360,2 Ruthen langen Bahnstrecke vom Czepanowitzer Bahnhof bis Gleiwitz dem Finanz-Ministerium zur Prüfung vorlagen; das Nivellement und die Vermessung der Linie zwischen Gleiwitz und Myslowitz war beendet und konnten die Baupläne ausgearbeitet werden.

Die Erdarbeiten auf der Sektion zwischen Oppeln und dem Gogoliner Bahnhofe wurden im August 1843 in Angriff genommen und hauptsächlich die 600 Ruthen lange Dammschüttung im Oderthale gefördert. Die Rammarbeiten an den größeren Brücken nahmen im September 1843 ihren Anfang, wogegen die Lieferung der Hölzer zum Oberbau der anderen Brücken begann und seitdem schon bedeutend vorgeschritten ist. Auf den anderen Sektionen, mit Ausnahme der von Kandrzin bis Rudziniek, sind bis jetzt noch keinerlei Arbeiten vorgenommen, außer daß Kies für den Oberbau und Materialien zum Oberbau, zu den Bahnhöfen und zu den kleinen Brücken angeliefert worden.

Auf der Strecke von Gleiwitz bis Königshütte soll der Bau eingeleitet und wie auf den 4 Sektionen bis Gleiwitz mit größter Energie fortgeführt werden. Der Bau wird möglichst in der Art erfolgen, daß die Erdarbeiten auf den 4 Sektionen bis Gleiwitz in diesem Jahre (1844) vollkommen beendet werden, ebenso ein Theil der Brückenbauten. Mit dem Verlegen des Oberbaues kann alsdann noch im Jahre 1844 angefangen und die ganze

**Strecke bis zum Herbste 1845 fahrbar werden, vorausgesetzt, daß die Beschaffung der Baumaterialien in einer Gegend, wo sich ohne Ausnahme die Wege stets im allerelendesten Zustande befinden, so wie der Wasserstand der Oder keine Hindernisse bereiten.**

In der am 20. Mai 1844 gehaltenen General-Versammlung wurden folgende Beschlüsse gefaßt:

1. Das Unternehmen der Oberschlesischen Bahn wird auf eine Zweigbahn ausgedehnt, welche von der in ihrer speziellen Durchführung Seitens des Herrn Finanz-Ministers Excellenz festzusetzenden Bahnlinie nach der Grenze des Freistaats Krakau geführt werden soll und zur Herstellung einer Verbindung mit der Krakau-Oberschlesischen Eisenbahn bestimmt ist. Die Kosten dieser Zweigbahn werden vorläufig aus dem zur Errichtung der Bahn von Oppeln bis zur österreichischen Landesgrenze bestimmten Anlage-Kapitale entnommen.
2. Es behält zwar bei der Berechtigung und Verpflichtung der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft, die Bahn von Oppeln bis nach der österreichischen Landesgrenze zu führen, sein Bewenden; der Vorstand der Gesellschaft soll jedoch berechtigt sein, vorläufig die Ausführung desjenigen Theils der Bahn, welcher zwischen dem Punkte, von dem die Zweigbahn ad 1 nach der Grenze des Freistaates Krakau geführt wird, und dem Grenzorte Berun gelegen ist, so lange zu suspendiren, bis diese Ausführung Seitens des Königl. Ministeriums der Finanzen verlangt werden wird.
3. Der Vorstand der Gesellschaft wird ermächtigt, auf der Bahnstrecke zwischen Oppeln und Kosel ein Doppelgeleis, und zwar hiernach nicht nur den Unterbau, sondern auch den Oberbau anzulegen. Die Kosten der Herstellung desselben sollen vorläufig aus dem zur Errichtung der Bahn von Oppeln bis zur österreichischen Landesgrenze bestimmten Anlage-Kapitale entnommen werden.

Aus dem ad 1 erwähnten Beschlusse erwachsen der Oberschlesischen Eisenbahn nicht unbedeutende Vortheile, indem der Anschluß an die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, wenn sie bis hier wirklich zu Stande kommt, statt bei Oswieczien, einem schlechten Dorfe, bei Krakau, einem der bedeutendsten Handelsplätze, erfolgt, und dadurch zugleich diese Stadt mit Breslau in direkte Verbindung gebracht wird.

Durch die Wilhelms-Bahn, welche von Kosel bis Oderberg gehen und sich dort an die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn anschließen soll, steht der Oberschlesischen Eisenbahn ebenfalls eine wesentliche Förderung ihres Interesses bevor, indem die Frequenz auf dem Hauptheile der Bahn, nämlich von Breslau bis Kosel, jedenfalls dadurch erhöht werden wird. Der ad 3 gefaßte Beschluß der General-Versammlung ist diesem Umstande zuzuschreiben.

So viel, wie sich jetzt bestimmen läßt, steht der Bahn jedenfalls eine glänzende Zukunft bevor, indem sie sich, ungerechnet aller anderen günstigen Verhältnisse, als Anschluß der Brieg-Neisser-Krakauer Eisenbahn, schon als

bloßes Glied der großen Eisenbahn von Berlin nach Wien und von da nach Triest eines lebhaften Verkehrs erfreuen wird.

### b. Richtung und Länge der Bahn.

Die bis jetzt eröffnete Bahnstrecke von Breslau bis zu dem interimistischen Bahnhofe bei Scepanowitz, ¼ Meile südlich vor Oppeln, ist 10¾ Meilen lang. Zwischen Breslau und Oppeln, wo die Bahn im Allgemeinen dem Laufe der Oder (an deren linkem Ufer) folgt, befindet sich mit wenig Ansteigung eine von unbedeutenden Anhöhen durchschnittene Ebene, welche, mit Ausschluß der zu passirenden Flußgebiete der Ohlau, Neiße und Oder, und mit Ausschluß einer Niederung in der Feldmark Grüningen bei Brieg, an den schwierigsten Stellen keiner größeren als 3 — 5 füßigen Auf- und Abträge bedurfte.

Bahnhöfe sind auf dieser Strecke sechs, nämlich in Breslau, Ohlau, Brieg, Lossen, Löwen und Scepanowitz bei Oppeln, während der eigentliche Bahnhof bei dieser Stadt, von dem aus die Bahn weiter nach der Landesgrenze führen soll, jenseits der Oder, zwischen der Groschowitzer Vorstadt und der Bolko-Insel erbaut wird.

Die Entfernung dieser Stationshöfe ist:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| von | Berlin | nach | Ohlau | 3¼ | Meilen, |
| „ | Ohlau | „ | Brieg | 2¼ | „ |
| „ | Brieg | „ | Lossen | 1¼ | „ |
| „ | Lossen | „ | Löwen | 1 | „ |
| „ | Löwen | „ | Oppeln | 3¼ | „ |
| | | | | 11 | Meilen. |

Außer diesen Bahnhöfen sind Anhaltepunkte in Cattern (¾ Meilen von Breslau), Leisewitz (2½ M.), Heidau (4½ M.), Czeppelwitz (9 M.) und Chroscinna (9¾ M.). —

Die Weiterführung der Bahn von Oppeln aus gab zu vielen sehr von einander abweichenden Meinungsäußerungen Anlaß. Während eine Parthei unterhalb Oppeln die Oder überschritten und den Bahnhof bei Oppeln in größter Nähe der Stadt auf dem rechten Oderufer angelegt zu wissen wünschte, und von dieser wiederum ein Theil von Oppeln über Malapane nach Neu-Berun, der andere aber über Kosel und Gleiwitz nach demselben Endpunkte hin wollte, proponirte eine zweite Parthei, die Bahn mindestens bis Kosel auf dem linken Ufer der Oder fortzuführen und von dort nach Ratibor zu bauen. Eine oberflächliche Besichtigung der Strecke von Oppeln bis Kosel zeigte jedoch schon, daß das Terrain in der Nähe der Oder zur Ausführung einer Eisenbahn mehr Schwierigkeiten darbot, als auf dem rechten Oderufer, und daß für den projektirten Bau der Brücken über die Oder bei Rogau keine günstigere Stelle gewählt worden war als bei Oppeln. Auch konnte in diesem Falle der Bahnhof nur sehr entfernt von Oppeln, bei Scepanowitz, verbleiben, wodurch der sehr ansehnliche Verkehr von Oppeln aus, überhaupt vom rechten Oderufer her, sehr erschwert worden wäre. Durch diese Führung der Bahn wurden daher keine solchen Vortheile erreicht, welche die Ver-

legung des Bahnhofes in eine große Entfernung von der Hauptstadt des Regierungsbezirks, so wie einen kostspieligeren Bau auf dem linken Oderufer rechtfertigten.

Es wurde deshalb von diesem Projekte abgegangen und nur eine nähere Untersuchung der beiden Linien von Oppeln über Malapane und von Oppeln über Kosel und Gleiwitz nach Neu-Berun angestellt. Ueber die hierbei erhaltenen Resultate entnehmen wir dem Erläuterungs-Berichte des Ober-Ingenieurs Rosenbaum vom Jahre 1842 Nachstehendes:

Die erstere Bahnlinie geht vom Oppelner Bahnhofe in gerader Richtung über die Oppeln-Malapaner Straße, schneidet dieselbe in der Gegend der Kolonie Lendzin, macht hier eine kleine Wendung gegen Süden, durchschneidet den Dembioer Forst und geht von hier, sich bei der Kolonie Schodnia abermals etwas südlich wendend, bis nach Malapane, wo der Bahnhof in der Nähe der Eisengießerei angelegt werden sollte. Von Oppeln aus erhebt sich das Terrain bis nach der Kolonie Lendzin hin, und da dort beinahe überall Kalkstein zu Tage liegt, so war selbst das Einschneiden der Seitengräben mit Schwierigkeiten verknüpft. Zwischen der Kolonie Lendzin und dem Dembioer Forste durchschneidet die Linie eine Niederung, in welcher das sogenannte Himmelwitzer Wasser oder die Chronstawer Floßbache fließt; da letzterer Bach diese Niederung nicht selten überschwemmt, so erfordert er eine bedeutend lange, jedoch nicht hohe Dammschüttung. Im Dembioer Forste erhebt sich das Terrain wieder sehr bedeutend und fällt nach Malapane zu eben so ab, weshalb hier erhebliche Steigungen, Dämme und Einschnitte vorkommen. Die Werke zu Malapane bleiben links der Bahn liegen, eben so die Dörfer Kraschiow, Klein- und Groß-Stanisch, so wie die Kolonie Kowolowska. Die Bahn führt hier durch ein ebenes, jedoch durch Wiesenparzellen sehr durchschnittenes Terrain, daher die Steigungs-Verhältnisse günstig und nur geringe Erdarbeiten nöthig sind, wendet sich bei Klein-Stanisch ziemlich bedeutend gegen Süden und geht von Kowolowska aus in gerader Linie bis nach Zandowitz, den gräflich von Renardschen Thiergarten durchschneidend. Diese letztere Strecke ist sehr sumpfig und verursacht einen schwierigen Bau, da der Boden zur Dammschüttung, welche hier 4—5′ Höhe hat, nur aus großen Entfernungen herbeigeschafft werden kann. Zandowitz, woselbst ein Bahnhof projektirt war, bleibt einige Ruthen links liegen, eben so Kolonie und Vorwerk Neudorf. Bei letzterem Ort wendet sich die Bahn ein wenig nördlich und geht von da nach der Kolonie Borownian, welche rechts der Bahn liegen bleibt. Von Zandowitz erhebt sich das Terrain schon sehr bedeutend, jedoch immer so, daß die Steigungen dem natürlichen Terrain angepaßt werden können, weshalb die Erdarbeiten auch nicht von Erheblichkeit sind. Bei Borownian zieht sich die Bahn etwas gegen Süden, läßt das Dorf Schinowitz rechts, wendet sich hier noch mehr südlich und geht durch den Tworoger und Brynneker Forst nach Miedar, welches Dorf rechts liegen bleibt. Das Terrain erhebt sich hier noch mehr und wird sehr koupirt. Berge und Thäler wechseln häufig, daher die Steigungs-Verhältnisse ungünstiger und bedeutende Einschnitte, so wie Aufträge erforderlich werden. Eine Viertelmeile von

Miedar erreicht man das große, von Beuthen und Tarnowitz bis nach Oppeln und Krappitz sich erstreckende Kalksteinflötz, und verläßt dasselbe nicht eher, als bis $\frac{1}{2}$ Meile hinter Miechowitz bei Schomberg. Die Bahnlinie geht in beinahe fortlaufenden Krümmungen, von Miedar aus links, bei Wittkowitz vorbei, nach Braslowitz, welches Dorf rechts der Bahn, an der Straße von Tarnowitz nach Preiskretscham, liegen bleibt. Von hier wendet sie sich östlich und geht nach dem an der Straße von Gleiwitz nach Tarnowitz liegenden Gurniki, woselbst ein Bahnhof dieserhalb angelegt werden sollte. Von Gurniki aus läuft die Bahnlinie östlich fort, zwischen Miechowitz und der Kolonie Karb hindurch, nach der Davidshütte, und bleibt das Dorf Schomberg weit links liegen. Von Miedar bis zur Davidshütte, eine Strecke von etwa 3 Meilen Länge, durchschneidet die Bahn ein überaus ungünstiges Terrain. Tiefe Wasserläufe, welche ihr Bette seit Jahrhunderten in den Kalkstein eingewühlt haben, wie die Bäche bei Broslawitz, Ptakowitz, Gurniki und das Beuthener Wasser, veranlassen wegen ihrer Breite und Tiefe, so wie wegen der dazwischen liegenden Berge, sehr bedeutende Erdarbeiten. An einzelnen Stellen können 40 bis 50 Fuß hohe Dämme und 20 bis 30 Fuß tiefe Einschnitte nicht vermieden werden. Die Steigungen von 1 : 100, ja 1 : 75, kommen hier in großer Ausdehnung vor und sind um so nachtheiliger, als die Bahn meist aus Kurven besteht, welche nur einen Radius von 427,3 Ruthen haben. Wollte man diesen Halbmesser vergrößern, so würden an vielen Stellen die Schwierigkeiten der Erdarbeiten noch bedeutend wachsen. Es ist nicht zu verkennen, daß dieser Theil der Bahnlinie der allerschwierigste ist, wie schon daraus hervorgeht, daß die Ausführung der Erdarbeiten dieser 3 Meilen langen Strecke allein auf etwa 160000 Thlr. veranschlagt ist. Die Davidshütte liegt an der Chaussee von Gleiwitz nach Königshütte und ist hier ein Bahnhof für Königshütte und Beuthen projektirt. Von diesem Punkte aus senkt sich das Terrain allmälig bis nach Schwientochlowitz und fällt hier mit der in dem Folgenden zu beschreibenden Linie von Oppeln über Kosel und Gleiwitz zusammen.

Diese Linie muß sich von dem Oppelner Bahnhofe aus beinahe ganz gegen Süden wenden, und geschieht dies vermittelst einer Kurve von 225 Ruthen Radius und 241 Ruthen Länge. Diese Kurve ist theils deshalb nöthig, um die zweimalige Durchschneidung der Oppeln-Strelitzer Chaussee zu vermeiden, theils deshalb, um noch rechts bei dem Dorfe Neudorf vorbeizukommen, weil links desselben, wegen der bedeutend höheren Lage des Terrains, die Führung der Bahn nicht gut möglich ist. Da der Oppelner Bahnhof unmittelbar am Ende dieser Kurve liegt, also hier stets langsam gefahren werden muß, so schadet der geringe Halbmesser dieser Kurve in keiner Beziehung, wenn man erwägt, daß die Kurven auf den Bahnhöfen, welche die verschiedenen Bahnstränge mit einander verbinden, höchstens einen Halbmesser von 600 Fuß haben und der Betrieb auf denselben bei langsamer Fahrt ganz gut von Statten geht, hier aber ein Radius von 2700 Fuß gegeben ist.

Die Bahnlinie führt in einer Entfernung von etwa 60 Ruthen rechts vom Dorfe Neudorf vorbei, wendet sich hinter demselben etwas westlich und

läßt die äußersten Häuser des Dorfes Groschwitz etwa 30 Ruthen rechts liegen. Bei Groschwitz wendet sich die Bahn etwas östlich und führt von da in gerader Linie, bei der Kolonie Gräfenort vorbei, nach der sogenannten Bystrzyc-Mühle, welche etwa 15 Ruthen links der Bahn liegen bleibt.

Von Oppeln bis Groschwitz bewegt sich die Bahnlinie über dem Plateau, an dessen Fuße Oppeln liegt. Der Kalkstein liegt hier an vielen Orten ganz frei, weshalb auch die Einschnitte möglichst vermieden und bei Projektirung der Steigungen der Bahn meist die natürlichen Erhebungen und Senkungen des Terrains berücksichtigt worden sind. Von Groschwitz aus senkt sich das Terrain allmälig und finden sich von hier ab bis nach Strebinow keine Spuren von Kalksteinflötzen vor. Von der Bystrzycer Mühle geht die Bahn auf einem ebenen und festen, keiner Ueberschwemmung ausgesetzten Terrain, etwa 80 Ruthen links bei dem Dorfe Przybor vorbei, durch den Kondter und Gorasdzer Forst, über die Feldmark von Gorasdze, letzteres Dorf etwa 150 Ruthen links liegen lassend. Die Entfernung von dem Dorfe beträgt überall mehr, als gesetzmäßig bestimmt ist, nämlich 15 bis 20 Ruthen. Bei Gogolin durchschneidet die Bahn einen an dieses Dorf grenzenden Wiesengrund, wodurch eine 6 bis 8füßige Dammschüttung auf etwa 200 Ruthen Länge erforderlich ist. Letztere aber ist nicht zu vermeiden, weil mehr rechts das Terrain noch tiefer wird und links, hart am Dorfe Gogolin, sehr bedeutende Anhöhen mit zu Tage liegendem Kalkstein sich befinden, der jeden Einschnitt sehr kostbar machen würde. Von Gogolin führt die Bahn, nahe dem Vorwerk, Strebinow vermeidend, in die sogenannte Kremper Haide. Das Vorwerk Podolschine bleibt, etwa 30 Ruthen von der Bahn entfernt, links liegen. Bei dieser Führung der Linie wird das an dem Jeschionna-Bach liegende Bruch vermieden und kann die Bahn ganz auf Ackerland, welches jedoch mitunter etwas niedrig liegt, geführt werden.

Die Kremper Haide ist an denjenigen Stellen, wo die Bahn sie durchschneidet, hoch und trocken gelegen. Auf dem Roswadzer Terrain befinden sich mehrere Sandhügel, welche von der Bahn durchschnitten werden und deren Umgehung nicht gut möglich ist, wenn nicht zu sehr von der geraden Linie abgewichen werden soll. Die Durchschneidung dieser Hügel bietet übrigens nicht die geringste Schwierigkeit dar, indem das wellenförmige Terrain die Unterbringung der auszuschachtenden Erdmassen ungemein erleichtert. Die Dörfer Roswadze und Dziechowitz bleiben in ziemlicher Entfernung von der Bahn rechts liegen.

Bei Dziechowitz wendet sich die Bahn etwas östlich, und führt nun in gerader Linie und auf sehr ebenem, günstigen Terrain bis nach Kandrzin an der Klodnitz, durch die Königl. Raschower und Klodnitzer Forsten. Unmittelbar vor der Klodnitz werden auf Kusznicer Terrain einige unbedeutende Sandhügel durchschnitten, welche das Material zu der Dammschüttung im Klodnitzthale hergeben. Der Uebergang über diesen Fluß ist so günstig als möglich, indem weder große Dammschüttungen erforderlich, noch besondere, den Brückenbau erschwerende Umstände, zu beseitigen sind. Der Fluß sowohl als der Kanal werden normal überbrückt; der Baugrund ist vorzüglich. Von

Kandrzin aus, wo der für Kosel bestimmte Bahnhof am linken Ufer der Klodnitz erbaut werden soll, wendet sich die Bahn vermittelst eines Bogens von 1286,6 Ruthen Länge und 1000 Ruthen Halbmesser ganz gegen Westen, führt, auf festem, sandigen Terrain allmälig ansteigend, durch die herzoglich Schlawentschützer Forsten, macht unweit Rudziennicz wieder einen Bogen von 682 Ruthen Länge und 1000 Ruthen Halbmesser und geht, nördlich von Laatsche vorbei, bis auf das Koslower Feld. Das Terrain von Kandrzin bis hier, welches größtentheils Forstland ist, erhebt sich auf dieser Strecke sehr bedeutend, weshalb auch auf große Strecken die Steigungen 1:200 und 1:300 angewendet werden müssen; jedoch ist die Erhebung des Terrains so allmälig, daß nirgends außerordentliche Erdarbeiten erforderlich sind. So wie die Linie auf das Koslower Feld tritt, wendet sie sich etwas nördlich, überschreitet beim Oberhof des Dorfes Koslow das in demselben befindliche tiefe Thal und geht von hier aus, die Straße von Ujest nach Gleiwitz überschreitend, zwischen dem Vorwerk Fortuna und dem Dorfe Alt-Gleiwitz, das Thal des Klodnitz-Flusses zum zweiten Male durchschneidend, nach Petersdorf. Dieses Dorf bleibt links der Bahn liegen; die Bahn wendet sich hier etwas südlich, überschreitet die Oppeln-Gleiwitzer und Gleiwitz-Tarnowitzer Chaussee, in welcher Gegend der Bahnhof für Gleiwitz angelegt werden soll. Die ganze Strecke von Koslow bis Gleiwitz hin liegt in einem sehr koupirten Terrain, weshalb hier große Dammschüttungen, Einschnitte und mehrere Kurven von 600 bis 500 Ruthen Halbmesser vorkommen. Auch der Boden ist schwerer als von Oppeln aus und besteht, besonders auf der letzten Strecke, von Gleiwitz bis Koslow, aus festem Lehm.

Obgleich durch die oben beschriebene Lage des Bahnhofes bei Gleiwitz ein Vortheil erreicht wird, indem er an den Königl. Hüttenwerken daselbst möglichst nahe und bequem liegt, so tritt auf der anderen Seite der Uebelstand entgegen, daß dann der Bahnhof etwa 400 Ruthen vom Mittelpunkte der Stadt sich entfernt befindet. Näher an die Stadt zu kommen ist aber wegen des Klodnitzthales nicht möglich; eben so wenig möchte die Führung der Bahn auf der Südseite der Stadt, der bedeutenden Anhöhen und der Dörfer Richtersdorf und Tryneck wegen, zulässig sein.

Die Strecke von Gleiwitz bis Schwientochlowitz gehört zu den schwierigsten auf der ganzen Bahnstrecke. Das Terrain ist außerordentlich koupirt, und war besonders die Schwierigkeit, in dem Walde bei Sosnica und bei Poremba eine Linie zu ermitteln, groß, indem die Besitzer Umstände machten, das Durchlichten mehrerer Linien Behufs des Nivellements zu gestatten.

Es war aber noch Hoffnung, daß dieser Theil der Linie wesentliche Veränderungen erhalten konnte, wenn nur erst die Gewißheit, daß der Bau wirklich ausgeführt würde, vorhanden war, und somit die Kosten der Aufsuchung einer besseren Linie nicht gescheut zu werden brauchten. Die vorläufig ermittelte Linie ist so beschaffen, daß der Betrieb mit Dampfwagen darauf Statt finden kann; zugleich ist die Ueberzeugung gewonnen, daß, wenn man dieselbe bei Zabrze mehr südlich verlegt, noch etwas günstigere Steigungen gewonnen werden.

Vom Gleiwitzer Bahnhofe aus führt nämlich die Bahnlinie westlich fort, überschreitet das Beuthener Wasser und den Klodnitzer Kanal am oberen Ende des Hütteneiches, wendet sich hinter diesem etwas nördlich und läßt das Vorwerk Mathiasdorf gegen 100 Ruthen nördlich liegen. In gerader Linie geht sie von hier mitten zwischen dem Dorfe Zabrze und der Kolonie Dorotheenhof hindurch. Bei Dorotheenhof wendet sich die Bahn ganz südlich, geht eine Strecke entlang der Gleiwitz-Königshütter Chaussee, überschreitet dieselbe in der Gegend der sogenannten Dechen-Dampfmaschine und wendet sich hier wieder etwas nördlich. Die gedachte Chaussee wird zum zweiten Male in der Gegend des Porembaer Chausseehauses überschritten und kann die Bahnlinie von hier bis nach Morgenrothhütte in das Thal verlegt werden, welches sich längs der Chaussee in ziemlich gerader Richtung bis zu gedachtem Hüttenwerke und mit einem stetigen Gefälle hin erstreckt.

Die sogenannte Morgenrothhütte bleibt etwa 25 Ruthen links der Bahnlinie liegen; zugleich wendet sich die Bahn vermittelst einer 288 Ruthen langen, 500 Ruthen Halbmesser habenden Kurve etwas südlich und geht durch den Schomberger und Lippiner Forst bis nach Schwientochlowitz, wo sie sich mittelst einer Kurve von 500 Ruthen Halbmesser und 235 Ruthen Länge mit der vorhin angeführten Linie verbindet. Die Wasserscheide zwischen der Oder und Weichsel wird in der Gegend der Morgenrothhütte überstiegen, und ist das Terrain von hier bis Schwientochlowitz günstiger, als diesseits der Wasserscheide. Der Bahnhof bei Schwientochlowitz dürfte am geeignetsten an der Straße von Königshütte nach Kochlowitz anzulegen sein.

Von Schwientochlowitz führt die Bahnlinie in ebenem Terrain, rechts von den Dörfern Ober- und Nieder-Heiduck und Zalensche, nach Kattowitz. Die Steigungen sind hier günstig und kommen nur unbedeutende Erdarbeiten vor. Bedeutender sind letztere auf der Strecke von Kattowitz nach Janow bei Myslowitz. Von Janow bis Koczitow durchschneidet die Bahnlinie ein sehr bergiges Terrain, und finden sich hier mit die bedeutendsten Erdarbeiten auf der ganzen Bahnlinie. Gleich hinter Janow ist ein ansehnlicher Einschnitt erforderlich, auf welchen wieder eben so ansehnliche Dammschüttungen folgen. Es sind auf dieser Strecke 3 verschiedene Linien nivellirt worden, von denen die günstigste links von der Amalien- und Alexanderhütte, rechts von den Dörfern Slupna und Bzrenskowitz, so wie der Stanislaw- und Eduardhütte vorbei, in das Dorf Koczitow führt. Das Vorwerk Zagurze bleibt rechts der Bahn liegen. Das Dorf Koczitow besteht nur aus einzelnen zerstreut liegenden Häusern, daher die Durchführung der Bahnlinie durch dasselbe mit Leichtigkeit und ohne große Kosten geschehen kann. Von Koczitow aus wird das Terrain wieder günstig, indem man hier nur eine große Ebene zu durchschneiden hat. Die Bahn geht durch die Dziekowitzer Forst hindurch, läßt das Dorf Imielin links liegen und durchschneidet das Dorf Groß-Chelm an einer Stelle, wo die Gehöfte sehr weit von einander entfernt sind. Von letzterem Orte führt die Bahn in ziemlich gerader Linie bis nach Neu-Berun.

Das Ergebniß der ganzen, von Oppeln über Kosel und Gleiwitz nach Neu-

Berun bearbeiteten Bahnlinie ist daher in Kurzem folgendes: Die Linie durchschneidet im Ganzen ein sehr günstiges Terrain, mit Ausnahme der Strecken von Coslow bis Schwientochlowitz, so wie von Janow bis Koczitow. Die Strecke von Gleiwitz bis zur Morgenrothhütte ist hinsichtlich der Erdarbeiten wie der darauf vorkommenden Steigungen die ungünstigste; jedoch lassen sich gerade an dieser Stelle, bei spezieller Bearbeitung des Projekts, noch bedeutende Verbesserungen erzielen.

Stellt man nun eine Vergleichung der beiden ermittelten Bahnlinien an, so ergiebt sich, daß, da die Oppeln-Kosel-Gleiwitzer Linie eine Länge von 35131,6 Ruthen, die Oppeln-Malapaner Linie eine Länge von 34082,4 Ruthen hat, letztere um 1049,2 Ruthen kürzer ist, als die von Oppeln über Gleiwitz nach Neu-Berun. Auch ist die Strecke von Malapane bis Borownian, mit Ausnahme der Durchschneidung durch die Brüche zwischen Kowolowska und Zandowitz, günstig zu nennen. Dagegen bietet die Strecke von Oppeln bis Malapane bedeutend mehr Schwierigkeiten und schlechtere Steigungen dar, als die Richtung von Oppeln nach Kosel. Diese Schwierigkeiten wachsen auf der Strecke von Miedar bis zur Davidshütte, und sind selbst mit den Arbeiten auf der Strecke von Gleiwitz bis Schwientochlowitz nicht zu vergleichen, woraus sich erklärt, warum die mehr als $\frac{1}{2}$ Meile kürzere Malapaner Linie um 66600 Thlr., dem Anschlage zufolge, theurer zu stehen kam als die Linie über Gleiwitz.

Was das Verhältniß der geraden Linien und Kurven auf beiden Bahnen anbetrifft, so ermittelte sich, daß dieses Verhältniß 1:4,44, bei der Malapaner dagegen 1:4,65, also etwas günstiger als bei jener ist, vorausgesetzt, die Länge der Kurven bei beiden Bahnen ist auf den Halbmesser von 427,3 Ruthen reduzirt. Dieses nachtheilige Verhältniß für die Gleiwitzer Linie liegt in den beiden Hauptkurven beim Oppelner und Kandrziner Bahnhofe, wo die Richtung der Bahn an beiden Orten beinahe im rechten Winkel verändert werden muß. Die erstere dieser Kurven liegt aber in der horizontalen, die zweite in einer Steigung von 1:800; mithin liegen beide Kurven in sehr günstigen Steigungen. Nur auf der Strecke zwischen Gleiwitz und Schwientochlowitz liegt eine Kurve von 500 Ruthen und eine von 600 Ruthen Halbmesser in der Steigung von 1:100 und 1:120.

Die Malapaner Linie besteht auf der Strecke von Oppeln bis beinahe nach Miedar hin aus schönen langen geraden Linien, welche durch sanfte Kurven verbunden sind, die 3 Meilen lange Strecke von Miedar bis Schwientochlowitz jedoch beinahe zur Hälfte aus Kurven; es kommen nämlich auf eine Länge von zusammen 6550,8 Ruthen 2928,7 Ruthen Kurven. Wie nachtheilig eine solche Zusammenhäufung von Kurven, welche sämmtlich nur einen Halbmesser von 427,3 Ruthen haben, bei den starken Steigungen von 1:75, 1:100, 1:120, 1:150 u. s. w. ist, welche Gefahr beim Herabfahren und welche Schwierigkeiten mit dem Hinauffahren verbunden sind, bedarf erst weiter keiner Auseinandersetzung. Die nachtheiligen Wirkungen dieser einen Strecke wiegen reichlich den Vortheil der summarisch kürzeren Länge der Kurven der Malapaner Linie gegen die Gleiwitzer Linie auf; denn es kommt bei Beant-

wortung dieser Frage nicht allein darauf an: wie lang und mit welchem Radius sind die Kurven beschrieben? sondern, und was die Hauptsache ist: in welchen Steigungen liegen sie? und letztere Frage muß unbedingt zu Gunsten der Gleiwitzer Linie entschieden werden.

Zu den Vorzügen der Oppeln-Gleiwitzer Linie verdient aber noch gerechnet zu werden, daß bis Kandrzin nur solche Steigungsverhältnisse vorkommen, wie sie auch von Breslau bis Oppeln vorhanden sind, daß mithin ein schwerer Zug von Breslau bis Kosel ohne Hindernisse gelangen kann, während er auf der Malapaner Linie schon in Oppeln einer Hülfsmaschine bedarf.

Eine Berechnung der Kosten des Betriebes auf beiden Bahnlinien ergab für die Malapaner Linie folgende Mehrkosten:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1) Mehrausgabe an Zinsen wegen des größeren Anlage-Kapitals . . . . . . . . . . . . . | 8720 Thlr. | — Sgr. |
| 2) Die Mehrkosten der Transportkraft und Kosten für Oel, Talg, Hanf, desgl. Reinigen der Maschinen . . . . . . . . . . . . . . . . | 6825 „ | — „ |
| 3) Ausfall wegen der ½ Meile kürzeren Strecke in der Einnahme . . . . . . . . . . . . . . . | 4166 „ | 20 „ |
| Zusammen | 19711 Thlr. | 20 Sgr. |

welches, zu 4 Prozent gerechnet, einem Kapital von etwa 492000 Thlr. gleich kommt.

Aus Vorstehendem dürfte sonach genugsam erwiesen sein, daß die Bahn über Kosel und Gleiwitz den Vorzug vor der über Malapane hatte. Die erstere Linie wurde daher von der Gesellschaft zur Ausführung gewählt und erhielt die Allerhöchste Konzession. Durch den Beschluß der General-Versammlung vom 20. Mai 1844 ist jedoch bestimmt, daß vorläufig der 2½ Meilen lange Theil der Bahn, welcher zwischen Myslowitz, dem Punkte, von dem die Zweigbahn nach Krakau abgehen soll, und dem Grenzorte Neu-Berun belegen ist, nicht ausgeführt wird. —

Auf der bis jetzt theilweise schon in Angriff genommenen Strecke von Oppeln bis Gleiwitz ist die im Vorigen angegebene Richtung, der Hauptsache nach, beibehalten, und sind auf diesem Theile der Bahn folgende Bahnhöfe bestimmt worden:

1) Zu Gogolin, 2¼ Meilen von Oppeln, ½ Meile von Krappitz entfernt.
2) Zu Kandrzin bei Kosel, 5½ Meilen von Oppeln und ½ Meile von Kosel. Theils der Festung, theils des Inundationsthales der Oder und des Dorfes Klodnitz wegen konnte der Bahnhof in nicht größerer Nähe von Kosel gelegt werden.
3) Bei Rudziennietz, etwa 2 Meilen vom vorigen entfernt.
4) Bei Gleiwitz. Die Entfernung von Oppeln bis hier beträgt 10 Meilen.

Auf der Linie von Gleiwitz bis Myslowitz sind die Vorarbeiten zur Verbesserung der im Vorstehenden angegebenen Linie erst kürzlich beendet, und da die Baupläne gegenwärtig (Juni 1844) ausgearbeitet werden, so lassen sich über die Abänderungen noch keine näheren Angaben machen.

Außer dem Bahnhofe bei Myslowitz, welcher früher beim Vorwerke Ja-

now projektirt war, wird noch wohl einer bei Schwientochlowitz ¼ Meile von Königshütte, angelegt werden.

Die ganze Länge der Bahn wird nach ihrer Vollendung von Breslau bis Myslowitz etwa 26, bis Neu-Berun 28½ Meilen betragen.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

Der Anschlag nahm für die Strecke von Breslau bis zum Sczepanowitzer Bahnhofe bei Oppeln eine Summe von 1,467596 Thlr., und zwar:

| | | | |
|---|---|---|---|
| I. | Für | Erdarbeiten | 109600 Thlr. |
| II. | „ | Brückenanlage und Durchlässe | 187710 „ |
| III. | „ | Grund- und Fruchtentschädigung | 75930 „ |
| IV. | „ | Oberbau der Bahn | 641720 „ |
| V. | „ | Wegeübergänge | 5640 „ |
| VI. | „ | Bahnhöfe und Wärterhäuser | 169600 „ |
| VII. | „ | Aufsicht und Verwaltung | 26600 „ |
| VIII. | „ | Bauutensilien und unbestimmte Ausgaben | 19350 „ |
| IX. | „ | Beschaffung der Transportmittel, Wagen u. Maschinen | 175000 „ |
| X. | „ | Zinsen für die eingezahlten Kapitalien bis zum Betriebe der Bahn | 56446 „ |
| | | Zusammen | 1,467596 Thlr. |

Während des Baues stellte es sich jedoch heraus, daß die veranschlagte Summe nicht ausreichte und mehrere der vorangeführten Positionen bedeutend überschritten werden mußten. Größtentheils wurde diese Ueberschreitung durch Umstände bedingt, die nicht vorherzusehen waren.

Das Königl. Finanz-Ministerium hatte nämlich angeordnet:

1) daß durchweg die veranschlagte 12 Fuß breite Dammschüttung um 3 Fuß breiter gemacht werden sollte;
2) daß die Brücken über die Neisse eine Breite für 2 Geleise erhalten müßten.

Da nun die Neisse-Brücken sehr nahe an einander liegen, so mußte der beträchtliche Damm durch das Neisse-Thal auch die hierzu erforderliche Breite, und zwar auf einer Länge von 300 Ruthen, erhalten.

Eine dritte Ursache der Mehrausgabe war die im Interesse des Unternehmens für zweckmäßig gefundene Führung der Linie statt über Schurgast, wie sie veranschlagt war, über Löwen, wodurch namentlich die Kosten der Erdarbeiten sehr gesteigert wurden.

Im Anschlage waren ferner die Kosten des erforderlichen Grund und Bodens nur für ein Geleise berechnet. Der Vortheil der Gesellschaft erheischte es jedoch, bei einer Bahn, die, mit einem bedeutenden Personenverkehr, auf einen beträchtlichen Güterverkehr rechnen darf, die Anlage eines doppelten Geleises für die Folge im Auge zu behalten. Unter dieser Voraussicht schien es im Interesse der Gesellschaft unabweisbar, das Terrain für ein doppeltes Geleise zu erwerben. Dieser Umstand, und weil eine viel größere Zahl und eine größere Breite der Seitenwege erforderlich wurde, und die Ausgrabe-

Ländereien für die an den meisten Stellen breiter zu schüttenden Dämme ein viel größeres Terrain gebrauchten, veranlaßte, daß der für Grund- und Fruchtentschädigung angesetzte Betrag bedeutend überschritten wurde.

Auch bei den Betriebsmitteln, namentlich bei den Maschinen, ergab sich ein größerer Bedarf als der Anschlag ihn auswies.

Um daher alle diese Ueberschreitungen zu decken, wurde das durch 14297 Aktien aufgebrachte Aktien-Kapital von 1,429700 Thl. durch 370300 Thl. Prioritätsaktien vermehrt und so der Baufonds auf den Stand von 1,800000 Thlr. gebracht. Hiervon waren bis zum 31. Dezember 1843 nur 1,782972 Thlr. 19 Sgr. 6 Pf. in Anspruch genommen, so daß am 1. Januar 1844 noch ein Bau-Kostenbetrag von 17027 Thlr. 10 Sgr. 6 Pf. in Vorrath war, welcher theils für einige Neubauten, theils für die Anschaffung von Betriebsmaterial verwendet werden wird.

Die Durchschnittskosten einer Meile der 10¾ Meilen langen Bahnstrecke von Breslau bis zum Scepanowitzer Bahnhofe bei Oppeln stellen sich daher nach deren gänzlichen Vollendung auf 167442 Thlr.

In Betreff der einzelnen Kosten wäre noch Nachstehendes hervorzuheben:

Die höchsten Preise für den Grunderwerb waren bei Breslau 775 Thlr. pro Morgen, bei Ohlau 300 Thlr., bei Brieg 200 Thlr., bei Löwen und Oppeln 80 bis 100 Thlr.; der Durchschnittspreis ist etwa 200 Thlr. pro Morgen.

Für die Erdarbeiten waren folgende Preise festgestellt:

| | |
|---|---|
| Lockerer und sandiger Boden, welcher zu Aufträgen verwendet werden sollte, abzugraben und zu verladen, pro Schachtruthe | 6 Sgr. — Pf. |
| Schwarzer, lehmiger und wenig kiesiger und steiniger Boden, desgl., pro Schachtruthe | 7 „ — „ |
| Durchweg kiesiger Boden, welcher nur mit der Radehaue bearbeitet werden konnte, desgl., pro Schachtruthe | 8 „ — „ |
| Der Transport wurde für jede 10 Ruthen weiter vergütet pro Schachtruthe mit | 1 „ 6 „ |

wofür jedoch das Planiren der Erdaufträge in dünnen Lagen, von höchstens 1 Fuß Höhe, Seitens der Akkord-Leute ohne weitere Vergütung besorgt werden mußte.

Bei Ausführung der Gräben und Anfertigung der inneren und äußeren Böschungen derselben wurde gezahlt:

a. wenn die Erde in der Station Platz fand:

| | |
|---|---|
| bei schwarzer und lehmiger Erde zu beiden Seiten pro Schachtruthe | 8 Sgr. 6 Pf. |
| bei lehmigem und weniger als die Hälfte kiesigem Boden zu beiden Seiten pro Schachtruthe | 9 „ — „ |
| bei mehr als die Hälfte kiesigem Boden zu beiden Seiten pro Schachtruthe | 10 „ — „ |

Für Planiren in denjenigen Stationen, in welchen die Grabenerde Platz fand, wurde für jede 12 Mann ein Tagearbeiter à 6 Sgr. gutgethan.

b. **wenn die Erde in andere Stationen verkarrt werden mußte:**

für jede 10 Ruthen Transportweite . . . . . . . . . 1 Sgr. 6 Pf.

für Anfertigung der gehörig gestampften und planirten inneren Böschung wurden durchweg vergütet pro laufende Ruthe . . . . . . . . . . . . . . . . 1 „ 6 „

für gewonnene und regelmäßig in 13 Zoll Höhe aufgesetzte Feldsteine wurde eine Vergütung berechnet pro Schachtruthe mit . . . . . . 2 Thlr. — „ — „

c. **wenn die Erde zu hohen Dammschüttungen verkarrt werden mußte:**

für eine Dammhöhe von 5—6 Fuß wurde pro Schachtruthe der verwendeten Erde ein Zuschuß gewährt von . . . . . . . . — Sgr. 6 Pf.

für eine Dammhöhe von 6½—12 Fuß pro Schachtruthe der verwendeten Erde ein Zuschuß von . . . . . . . . 1 „ — „

für eine Dammhöhe von 12¼—18 Fuß erhielt diejenige Schachtruthenzahl, welche der 12füßige Damm erforderte, die vorbenannte Bezahlung, der Ueberschuß aber einen besonderen Zuschuß pro Schachtruthe von . . . . . . 1 „ 6 „

für eine Dammhöhe über 18 Fuß wurde die Schachtruthenzahl eines 18füßigen Dammes wiederum nach der letztgenannten Bestimmung bezahlt, auf den Ueberschuß aber ein nochmaliger Zuschuß von . . . . . . . . 2 „ 6 „

pro Schachtruthe berechnet.

Ueber die veranschlagten Baukosten für die Weiterführung der Bahn vom Sczepanowitzer Bahnhofe bei Oppeln erwähnen wir das Nachstehende.

In dem früheren Generalanschlage des Ober-Ingenieurs Rosenbaum vom 11. September 1842 war das ganze Anlagekapital für die Bahnstrecke von Oppeln bis Neu-Berun auf 2,190123 Thlr. berechnet, und zwar:

| | | |
|---|---|---|
| I. | für Erdarbeiten . . . . . . . . . . . . | 342800 Thlr. |
| II. | „ Brücken und Durchlässe . . . . . . . | 104290 „ |
| III. | „ Oberbau . . . . . . . . . . . . . | 912964 „ |
| IV. | „ Wegeübergänge . . . . . . . . . . | 48520 „ |
| V. | „ Grundentschädigung . . . . . . . . | 131746 „ |
| VI. | „ Bahnhöfe . . . . . . . . . . . . | 92600 „ |
| VII. | „ Geräthschaften und Utensilien . . . . | 42000 „ |
| VIII. | „ Vermessungskosten und Bearbeitung der Projekte . . . . . . . . . . . . | 35000 „ |
| IX. | „ Direktions- und Aufsichtskosten . . . . | 49580 „ |
| X. | „ Dampf-, Personen- und Lastwagen . . | 250400 „ |
| XI. | „ Insgemein . . . . . . . . . . . . | 51160 „ |
| XII. | „ Rendanturgebühren . . . . . . . . | 5153 „ |
| XIII. | „ Zinsverlust . . . . . . . . . . . | 123970 „ |
| | Zusammen . | 2,190123 Thlr. |

Die Durchschnittskosten einer Meile der 17½ Meilen langen Bahnlinie stellten sich hiernach also auf etwa 125200 Thlr.

Nachdem die Weiterführung der Bahn von der Gesellschaft genehmigt war, wurde, wie im geschichtlichen Theile schon erwähnt ist, eine spezielle Untersuchung der Bahnlinie von Oppeln aus vorgenommen und die Veranschlagung der 21360,2 Ruthen langen Bahnstrecke vom Scepanowitzer Bahnhofe bis Gleiwitz im Anfange des Jahres 1844 beendet. Die ganze Linie war zu diesem Zwecke in vier Sektionen eingetheilt, und da die bereits eröffnete Bahnabtheilung von Breslau bis zum Scepanowitzer Bahnhofe ebenfalls in vier Sektionen zerfällt, so bildeten diese die V., VI., VII. und VIII. Sektion.

| | | |
|---|---|---|
| Die V. Sektion geht vom Scepanowitzer Bahnhofe bis Gogolin und hat eine Länge von . . . . . . . . . . . | 7275,2 | Ruthen, |
| die VI. Sektion geht vom Gogoliner Bahnhofe bis Kandrzin und hat eine Länge von . . . . . . | 3992,5 | " |
| die VII. Sektion geht vom Kandrziner Bahnhofe bis Rudziennietz und hat eine Länge von . . . . | 5076,0 | " |
| die VIII. Sektion geht vom Rudziennietzer Bahnhofe bis Gleiwitz und hat eine Länge von . . . . | 5016,5 | " |
| Zusammen . | 21360,2 | Ruthen. |

In dem vorher erwähnten Generalanschlage vom 11. September 1842 ist der Theil vom Scepanowitzer Bahnhofe bis zum Oppelner Bahnhofe nicht mit einbegriffen gewesen, weshalb die Kosten für Anlage des Oppelner Bahnhofes, die Kosten für die Schüttung des Dammes durch das Oderthal und der Brücken in diesem Damme dieser Strecke zutreten. Die letzteren Bauten müssen, höherer Bestimmung zufolge, gleich für eine doppelte Geleisbreite, also für 26 Fuß Breite, ausgeführt werden.

Die spezielle Veranschlagung ergiebt für die einzelnen Strecken folgende Kostensumme:

| Gegenstand. | Sektion V. Thlr. | sg. | pf. | Sektion VI. Thlr. | sg. | pf. | Sektion VII. Thlr. | sg. | pf. | Sektion VIII. Thlr. | sg. | pf. | Summa. Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Tit. A. Erdarbeiten | 52000 | — | — | 19000 | — | — | 53000 | — | — | 53700 | — | — | 177700 | — | — |
| „ B. Brückenbauten | 193878 | 21 | 5 | 6090 | — | — | 36788 | — | — | 61463 | — | — | 298219 | 21 | 5 |
| „ C. Oberbau | 186100 | — | — | 92200 | — | — | 140400 | — | — | 122570 | — | — | 541270 | — | — |
| „ D. Wegeübergänge | 12462 | — | — | 4812 | — | — | 11619 | 12 | — | 9238 | — | — | 38131 | 12 | — |
| „ E. Grundentschädigung | 21100 | 25 | 4 | 8303 | 4 | 4 | 10009 | 8 | 2 | 20094 | 29 | 1 | 59508 | 6 | 11 |
| „ F. Aufsichtskosten | 9840 | — | — | 5380 | — | — | 7020 | — | — | 7020 | — | — | 29260 | — | — |
| „ G. Gebäude und Bahnhöfe | 50400 | — | — | — | — | — | 49981 | 3 | 4 | — | — | — | 100381 | 3 | 4 |
| „ H. Geräthe und Utensilien | 5200 | — | — | 1900 | — | — | 5300 | — | — | 5370 | — | — | 17770 | — | — |
| Summa | 530981 | 16 | 9 | 137685 | 4 | 4 | 314117 | 23 | 6 | 279455 | 29 | 1 | 1,262240 | 13 | 8 |

Bei Veranschlagung dieser Bauwerke ist nicht unberücksichtigt gelassen, was die Erfahrung bisher an die Hand gegeben.

Die Erdarbeiten sind nach den bisher gezahlten Sätzen mit Rücksicht auf eine etwaige Erhöhung durch die wahrscheinlich größere Konkurrenz in den Arbeiten und auf die hier und da vorkommenden Kalksteinfelsen, welche durchschnitten werden, in Ansatz gekommen. Auf allen 4 Sektionen sind im Ganzen 234419,1 Schachtruthen Erde zu bewegen, und da sämmtliche Erdarbeiten, inklusive der Damm-, Regulirungs- und Böschungs-Arbeiten, mit 177700 Thaler veranschlagt sind, so kostet die Schachtruthe zu bewegender Erde im Durchschnitt etwa 22 Sgr. 10 Pf.

Die Brückenbauten sind im Ganzen mit 298219 Thlr. 21 Sgr. 5 Pf. veranschlagt, davon kommen

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1. | auf die erste Fluthbrücke der Oder mit zwei Oeffnungen von à 30 Fuß lichter Weite . . . . . . . . . | 7986 Thlr. | 23 Sgr. | 11 Pf. |
| 2. | auf die zweite Fluthbrücke von sieben Oeffnungen à 40 Fuß . . . . . . . . . | 33985 „ | 20 „ | — „ |
| 3. | auf die dritte Fluthbrücke von neun Oeffnungen à 40 Fuß . . . . . . . . . | 43170 „ | 18 „ | 3 „ |
| 4. | auf die eigentliche Oderbrücke mit zwölf Oeffnungen à 40 Fuß . . . . . . . | 71968 „ | 20 „ | 3 „ |
| 5. | auf die Brücke über den Mühlgraben mit drei Oeffnungen à 40 Fuß . . . . . | 18850 „ | 29 „ | — „ |
| 6. | auf die zu den letzten Brücken erforderlichen Eisbrecher . . . . . . . . . . | 10790 „ | — „ | — „ |
| 7. | auf die Brücke über die Klodnitz bei Kandrzin . . . . . . . . . . . . . . | 18767 „ | — „ | — „ |
| 8. | auf die Brücke über die Klodnitz bei Laband . . . . . . . . . . . . . . | 39500 „ | — „ | — „ |

so daß die übrigen 98 Stück größeren und kleineren Brücken und Durchlässe, welche eine lichte Weite von 594 laufende Fuß haben, nur einen Kostenaufwand von 53200 Thlr. bedingen. Die lichte Weite der größeren Brücken beträgt 1688 laufende Fuß, so daß auf der ganzen Strecke von Sczepanowitz bei Oppeln bis nach Gleiwitz 2282 Fuß, im Lichten gemessen, zu überbrücken sind. Es kostet mithin der laufende Fuß Ueberbrückung bei den großen Brükken 145 Thlr. 5 Sgr., bei den kleineren dagegen 89 Thlr. 17 Sgr.

Zum größten Theile sind alle diese Materialien durch abgeschlossene Kontrakte gesichert, auch theilweise schon auf die Baustellen angefahren. Die Bauhölzer zu den Brücken hat man ebenfalls alle in Lieferung vergeben, und zwar bedeutend unter dem Anschlagspreise.

Die Materialien zum Oberbau sind sämmtlich beschafft und die dafür bedungenen Preise mit einem angemessenen Zuschlag für den Transport derselben in Ansatz gekommen. Das Verlegen der Bahn ist mit einem Preise, entsprechend den hierbei gemachten Erfahrungen, berechnet.

Da die Situationspläne der Bahnhöfe und Anhaltepunkte überall gefertigt sind, so konnten die nöthigen Geleise auf den Bahnhöfen, eben so

die Ausweichungen, genau bestimmt werden, und ist daher hierin keinerlei Ueberschreitung des Anschlages zu befürchten.

Wegeübergänge sind auf dieser Strecke 144 Stück erforderlich; davon führen 137 Stück im Planum der Bahn über dieselbe, 7 Stück aber unter derselben hindurch; letztere sind mit 10450 Thlr. veranschlagt. Telegraphen und Wärterbuden sind 87 Stück für diese Strecke berechnet. Die Telegraphen mit Nachtsignalen und Wärterbuden mit Oefen sind veranschlagt auf 7951 Thlr. 12 Sgr., so daß 19730 Thlr. für die Herstellung der 137 Uebergänge im Planum der Bahn, für Erdarbeiten, für Schutzschwellen, Barrièren und Verzäunungen, so wie für Pflasterung oder etwa 144 Thlr. pro Stück übrig bleiben.

Der Grunderwerb ist der Fläche nach, auf Grund der speziellen Vermessungs-Register, in Rechnung gekommen.

Die Preise sind auf der Strecke von Sczepanowitz bis Rzezitz, 1 Meile von Gleiwitz, schon festgestellt; für die jetzt noch nicht zu ermittelnden Flächen, welche zu den Grabenrändern und Seitenwegen erforderlich sein dürften, sind 20 bis 25 Prozent der zur Bahn akquirirten Flächen berechnet, welche Summe gewiß nicht verwendet werden wird. Die erforderlichen Ausgabeländereien und Ablagerungsplätze sind nach Verhältniß der zu gewinnenden und abzulagernden Erdmassen ermittelt worden. Nach den speziellen Registern ergeben sich folgende, zur Bahn erforderliche Flächen:

| Sektion. | Zum Bahnkörper sind erforderlich | | Veranschlagter Preis dafür. | | | Prozentsatz von letzteren für die Seitenwege u. s. w. | | | Kosten der Grundstücke zu den Seitenwegen. | | | Flächen der Ausgrabeländereien und Ablagerungsplätze. | | Kosten dieser Grundstücke. | | | Besondere Entschädigungen. | | | Kosten des Grunderwerbs in Summa. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Morg. | □R. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Morg. | □R. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. |
| V. . . . | 169 | 24 | 12560 | 20 | 3 | 25 | — | — | 3140 | 5 | 1 | 60 | — | 5400 | — | — | — | — | — | 21100 | 25 | 4 |
| VI. . . . | 83 | 34 | 5826 | 24 | 6 | 25 | — | — | 1456 | 9 | 10 | 17 | — | 1020 | — | — | 2100 | — | — | 8303 | 4 | 4 |
| VII. . . . | 135 | 24 | 6674 | 11 | 10 | 20 | — | — | 1334 | 26 | 4 | 50 | — | 2000 | — | — | — | — | — | 10009 | 8 | 2 |
| VIII. . . . | 122 | 13 | 8562 | 29 | 1 | 25 | — | — | 2139 | — | — | 44 | — | 4400 | — | — | 5000 | — | — | 20094 | 29 | 1 |
| Summa | 509 | 95 | 31517 | 25 | 8 | — | — | — | 8070 | 11 | 3 | 171 | — | 12820 | — | — | 7100 | — | — | 59508 | 6 | 11 |

Die besondere Entschädigung, welche in der VI. und VIII. Sektion ausgeworfen wurde, ist für den Abbruch und Umbau einiger Gebäude in Petersdorf bei Gleiwitz, so wie für Torfstiche, durch welche die Bahnlinie geht, in Ansatz gebracht.

Unter obigen 509 Morgen 95 □Ruthen Terrain zur Bahn sind inbegriffen:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| der Oppelner Bahnhof mit . | 10 | Morgen | 93 | □Ruthen, |
| „ Gogoliner „ „ | 5 | „ | 39 | „ |
| „ Kandrziner „ „ | 14 | „ | 87 | „ |
| „ Rudziennietzer „ „ | 5 | „ | 43 | „ |
| Zusammen . | 35 | Morgen | 82 | □Ruthen. |

Der Morgen Land zur Bahn inkl. der Bahnhöfe kostet daher im Durchschnitt etwa 62 Thlr., der Morgen Ausgrabeland etwa 75 Thlr., was darin seinen Grund hat, daß auf der VI. und VII. Sektion, wo die schlechteste Bodenbeschaffenheit ist, verhältnißmäßig weniger Ausgrabeland erforderlich ist, als auf der V. und VIII. Sektion.

Die Aufsichtskosten sind nach den durch die Erfahrung festgestellten Sätzen ermittelt und dürften daher ausreichend sein.

Die Bahnhofs-Anlagen sind nach einem größeren Maaßstabe projektirt, als sie in dem Generalanschlage vom 11. September 1842 angenommen wurden. Veranlassung hierzu war die schon jetzt gewonnene Ueberzeugung, daß der Verkehr auf der Oberschlesischen Eisenbahn durchaus größere Anlagen dieser Art erfordert. Da eine spätere Vergrößerung der baulichen Anlagen stets sehr kostspielig und für den Betrieb störend ist, so erschien es zweckmäßig, dieselben gleich jetzt in einer entsprechenden Weise auszuführen. Der Anschluß der Brieg-Neißer, Wilhelms- und Krakau-Oberschlesischen Bahnen wird ohnehin binnen wenigen Jahren einen zur Zeit noch gar nicht zu berechnenden Verkehr der Oberschlesischen Eisenbahn zuführen. Zu dieser Vergrößerung der Anlagen gehört der Bau größerer Empfangshäuser, um dem Bedürfniß des Publikums zu genügen, die Königl. Post-Verwaltung zweckmäßig zu placiren, und ferner dann deshalb, weil es dringendes Bedürfniß ist, in Oberschlesien für alle Beamte des Bahnhofes auch Wohnungen zu beschaffen, indem es dort überall, mit Ausnahme von Oppeln und Gleiwitz, unmöglich ist, diese anderwärts angemessen einzurichten; eben so die Anlage von mehreren Nebengeleisen, von zwei Wasserstationen auf jedem Bahnhofe, um das zeitraubende Hin- und Herfahren der Maschinen auf den Stationen zu vermeiden, endlich ganz besonders die Rücksichten für einen bei Kandrzin Statt findenden Anschluß der Wilhelmsbahn und daher die unabweisliche Vergrößerung dieses Bahnhofes mit seinen sämmtlichen Baulichkeiten.

Sämmtliche Gebäude des Oppelner Bahnhofes, die Umwährung, Pflasterung, die Wasserleitungen, Wasserkrähne, Pumpen, Wasserbottiche, Vorwärmer, Drehscheibe, Rollbrücken und Equipagerampe sind veranschlagt mit

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 32316 | Thlr. | 2 | Sgr. | 8 | Pf., |
| beim Gogoliner Bahnhofe desgl. mit . . | 18083 | „ | 27 | „ | 4 | „ |
| „ Kandrziner „ „ „ . . | 31744 | „ | — | „ | — | „ |
| „ Rudziennietzer „ „ „ . . | 18237 | „ | 3 | „ | 4 | „ |

Die Anschläge dieser Anlagen sind auf Grund der speziellen Bauzeichnungen gefertigt, die Preise der Baumaterialien nach den darüber geschlossenen Lieferungsverträgen normirt, und wenn letztere auch noch nicht alle gesichert sind, so läßt sich doch nicht erwarten, daß bei den noch zu beschaffenden eine bedeutende Steigung eintreten würde. Die Bauholz-Lieferungen zu allen diesen Bahnhöfen sind so billig vergeben, daß hieraus eine nicht unbedeutende Ersparung gegen den Anschlag erwächst.

Für Geräthschaften und Utensilien sind im Ganzen 10 Prozent der für Erdarbeiten berechneten Kosten ausgeworfen, was den bisherigen Erfahrungen zufolge vollkommen ausreicht.

Da die Bahnstrecke vom Scepanowitzer bis zum Gleiwitzer Bahnhofe etwa $10\frac{1}{2}$ Meile beträgt, so würden sich nach dem Vorstehenden die Durchschnittskosten einer Meile auf etwa 120210 Thlr. stellen; es sind jedoch hierin nicht mit einbegriffen die Kosten der Beschaffung des Betriebsmaterials, der Zinsverlust und mehrere andere kleinere Ausgaben.

Im Ganzen besteht das zur Vollendung der Eisenbahn bis Neu-Berun statutenmäßig genehmigte Baukapital aus 2,400000 Thlr.; bringt man nun hiervon das für die im Vorhergehenden erwähnte Bahnstrecke veranschlagte Kapital von 1,262240 Thlr. in Abzug, so verbleiben 1,137760 Thlr., die zum Bau der $5\frac{1}{2}$ Meile langen Bahnstrecke von Gleiwitz bis Myslowitz, ferner zur Beschaffung der Betriebsmittel u. s. w., so wie zur Anlegung eines zweiten Geleises von Oppeln bis Kandrzin bei Kosel, welche Kosten nach dem Beschlusse der am 20. Mai 1844 gehaltenen General-Versammlung gleichfalls aus diesem Fonds bestritten werden sollen, wohl ausreichen werden.

Da die Baupläne für die Linie zwischen Gleiwitz und Myslowitz gegenwärtig (Juni 1844) erst ausgearbeitet werden, und wie im Vorstehenden schon die vom Ober-Ingenieur Rosenbaum im Ganzen für die Strecke von Oppeln bis Neu-Berun im Jahre 1842 veranschlagten Kosten angegeben haben, so enthalten wir uns der weiteren Angaben hierüber, auf die in späteren Zeiten erscheinenden Berichte der Direktion der Gesellschaft verweisend.

### d. Steigungsverhältnisse.

Auf der fertigen Bahnstrecke von Breslau bis Scepanowitz bei Oppeln sind diese sehr günstig zu nennen, indem die beiden größten Steigungen von

1:300 nur auf 300 Ruthen Länge und
1:343 „ 293 „ „

vorkommen.

Ueber die größeren Brücken, also der Neiße und Oder, läuft die Bahn horizontal hinweg; auch auf den Bahnhöfen ist eine horizontale Lage oder eine derselben nahe kommende Steigung angeordnet worden.

Im Ganzen ergiebt sich, daß $\frac{1}{3}$ der ganzen Länge horizontal liegen, die Hälfte der Bahnlänge $\frac{1}{1000}$—$\frac{1}{1400}$ Steigungen und nur $\frac{1}{10}$ der Bahn größere als $\frac{1}{1000}$ Steigungen passiren.

Für die Fortsetzung der Bahn von Oppeln bis Neu-Berun ersieht man aus dem Berichte des Ober-Ingenieurs Rosenbaum nachstehende Resultate:

| Steigung von 1 zu: | Fallen. | Steigen. |
|---|---|---|
| | Länge in Ruthen. | |
| 1500 | 477,6 | — |
| 1100 | — | 300 |
| 800 | 500 | 1000 |
| 750 | 652,1 | — |
| 600 | 859 | 440 |
| 480 | — | 1300 |
| 400 | 500 | 420 |
| 320 | — | 230 |
| 300 | 2942,8 | 6356,0 |
| 250 | 500 | — |
| 200 | 1510 | 3340,0 |
| 120 | — | 800 |
| 100 | 1350 | 860 |
| | 9291,6 | 15046,0 |

24337,6 Ruthen.
Hierzu 10794,0 " horizontal,
Zusammen 35131,6 Ruthen.

Es ergiebt sich hieraus, daß die Steigungsverhältnisse nicht so günstig sind als auf der vollendeten Strecke, jedoch dürften sich auch hier durch die in neuerer Zeit angestellten Vermessungen und Nivellements bessere Resultate ergeben haben.

e. Krümmungsverhältnisse.

Die Kurven auf der dem Verkehre eröffneten Bahnstrecke sind möglichst groß angelegt, meist mit einem Halbmesser von 1000, mindestens aber von 500 Ruthen, weshalb manche die bedeutende Länge von 500 bis 600 Ruthen erlangen. Das Verhältniß der Bogenlinien zu den der geraden ist etwa wie 1:8.

Auf dem projektirten Theile der Bahn von Oppeln nach Neu-Berun stellen sich nach dem schon mehrfach erwähnten Berichte des Ober-Ingenieurs Rosenbaum die Krümmungsverhältnisse weit ungünstiger, indem von den 35131,6 Ruthen der Länge der Bahn 10733,2 Ruthen in den Kurven, 24398,4 Ruthen aber in den geraden Linien sich befinden.

Das Verhältniß der Bogenlinien zu den der geraden Linien ist daher beinahe 1:2, zur ganzen Länge der Bahn 1:2,3.

Auf der Bahnstrecke von Oppeln bis Schwientochlowitz kommen 24 Kurven vor, von welchen 10 einen Radius von 1000 Ruthen, 3 einen Radius von 600 Ruthen, 10 einen Radius von 500 Ruthen und 1 einen Radius von 225 Ruthen haben; die letztere Krümmung liegt am Ausgange des Oppelner Bahnhofes. Die andern Kurven auf der Strecke von Schwientochlowitz bis Neu-Berun; 20 an der Zahl sind insgesammt mit einem Halbmesser von 427,3 Ruthen = einer englischen Meile beschrieben.

f. Art des Bahnbaues, bedeutende Bauwerke.

Der Bahndamm auf der fertigen Strecke von Breslau bis Scepanowitz

ist mit den nöthigen Ausweichungen für ein Geleise hergestellt, der Grund und Boden jedoch gleich zu einem zweiten Geleise erworben. Die obere Breite desselben sollte nach dem ersten Anschlage 12 Fuß betragen; durch Bestimmung des Königl. Finanz-Ministeriums wurde jedoch angeordnet, daß die Dammschüttung durchweg in einer obern Breite von 15 Fuß geschehen müsse. Der mithin 15 Fuß breite Fahrdamm ist mit Seitengräben versehen, welche bei einer Sohlenbreite von 2 Fuß anderthalbfüßige Böschungen und eine Tiefe von 2 Fuß haben. Die Böschungen der Dämme sind anderthalbfüßig, eben so die Einschnitte, nur mit dem Unterschiede, daß bei letzteren das unterste Bankett am Graben 2 Fuß, die übrigen aber blos anderthalb Fuß Breite haben. Bei den Dämmen sind keine Banketts geschüttet.

Das Geleise hat 4 Fuß $8\frac{1}{2}$ Zoll Englisch oder 4 Fuß $6\frac{3}{4}$ Zoll Preußisch lichte Weite.

Die Schienen sind von gewalztem Eisen, haben eine Schwere von 45 Pfund pro Yard oder 15 Pfund pro laufenden Fuß, und die sogenannte Vignoles'sche Form. Sie sind auf eichenen Querschwellen mittelst Hakennägeln befestigt und haben an den Stößen schmiedeeiserne Platten als Unterlage. Die 8 Fuß langen, 12 Zoll breiten, 6 Zoll dicken eichenen Unterlagshölzer liegen in einer Entfernung von $2\frac{1}{2}$ Fuß von Mitte zu Mitte auf einer Kiesbettung, welche 8 Fuß Breite und etwa 6 Zoll Stärke hat.

Die Schienen sind theils aus Aachen, theils aus Belgien und England bezogen; von den in England bestellten gingen 4000 Ztr. im Monat Mai 1842 an der jütländischen Küste verloren. Dieser Ausfall wurde dazu benutzt, um die ersten schlesischen Schienen zu verwenden, welche in dem neu etablirten Walzwerk auf der Laura-Hütte gefertigt worden waren.

Einigermaaßen bedeutende Dammarbeiten kommen bis Oppeln nur zwischen Ohlau und Brieg vor, wo einzelne Aufträge bei Giersdorf und Lossen von 18—21 Fuß nöthig waren, sodann, wie schon unter Anlagekosten erwähnt ist, auch in der Neiße-Niederung, wo der zwischen den beiden Brücken befindliche 300 Ruthen lange Damm in einer Breite für zwei Geleise ausgeführt werden mußte.

Der interessanteste Punkt auf der bis jetzt eröffneten Bahnstrecke bis Oppeln ist unstreitig der Durchstich bei Lossen, der einen wahrhaft großartigen Anblick gewährt. Hoch über den Köpfen der Vorüberfahrenden leiten luftige Brücken die Landstraße über die Bahn hinweg, während vorher, wo das Terrain sich senkt, die Landstraßen unter der Bahn fortgehen.

Die bedeutendsten Bauwerke sind die Brücken über die Ohlau, 200 Fuß, und über die Neiße, 400 Fuß lang; letztere in einer Breite von zwei Geleisen. Sie haben massive Stirn- und Flügelmauern, hölzerne Mitteljoche und sind mit starker Decklage von dreifachen verzahnten Trägern erbaut.

An Brücken und Durchlässen sind ferner auf der Bahn vorhanden:

44 Brücken mit einer Oeffnung in verschiedenen Weiten mit massiven Stirnen und Flügeln, so wie mit starkem Holzbau;

6 gewölbte Brücken mit einer Oeffnung in verschiedener Weite;

4 Doppeldurchlässe mit massiven Stirnen und Flügeln und mit Granitplatten aus den Strehlener Steinbrüchen überdeckt;

49 einfache Durchlässe desgleichen;

676 laufende Fuß Seitendurchlässe zum Uebergang von Kommunikations- und Feldwegen.

Von den Bahnhöfen sind der zu Breslau und zu Brieg hervorzuheben. Der erstere besteht aus einem Empfangshause, Ankunftsgebäude, Lokomotiv- und Wagenschuppen, einem Magazin und einem Inspektions-Gebäude nebst Brunnen und Bewährungen.

Von den übrigen Bahnhöfen ist ein jeder mit einem Verwaltungs-Gebäude, mit Schuppen zur Unterbringung der Lokomotive, Wagen, Kohlen und Kaufmannsgüter versehen. —

Ueber die Fortsetzung der Bahn vom Scepanowitzer Bahnhofe aus erwähnen wir Folgendes.

Die Breite des Planums soll, mit Ausnahme der Strecke von Oppeln bis Kandrzin bei Kosel, nur für ein Geleise eingerichtet werden und 15 Fuß betragen; das Terrain wird jedoch zu einer Doppelbahn erworben. Die Konstruktion des Oberbaues wird in derselben Art wie auf der Strecke zwischen Breslau und Oppeln ausgeführt, nur daß Schienen genommen werden, deren Gewicht pro Yard 51 Pfund oder pro laufenden Fuß 17 Pfund beträgt.

Auf der bis jetzt veranschlagten Bahnlinie vom Scepanowitzer Bahnhofe bis Oppeln sind in den 4 Sektionen folgende Erdmassen zu bewegen:

| Station. | Auftrag. Schachtruth. | Abtrag und Grabenerde. Schachtruth. | Zur Seite abzulagern. Schachtruth. | Zur Seite zu entnehmen. Schachtruth. |
|---|---|---|---|---|
| V . . . . . . . . . . | 45043,1 | 32733,0 | 20745,4 | 33055,5 |
| VI . . . . . . . . . . | 16082,1 | 20189,8 | 9642,2 | 5534,5 |
| VII . . . . . . . . . . | 68026,9 | 20727,5 | 2988,8 | 50288,2 |
| VIII . . . . . . . . . . | 67189,1 | 36878,7 | 4701,5 | 35011,9 |
| | 196341,2 | 110529,0 | 38077,9 | 123890,1 |
| | 38077,9 | | | 110529,0 |
| | 234419,1 | | | 234419,1 |

Es sind also in Summa 234419,1 Schachtruthen Erde zu bewegen, was etwa 20000 Schachtruthen pro Meile ausmacht, also im Ganzen sehr günstig ist.

An Hauptbrückenbauten sind auf dieser Strecke erforderlich:

1 Brücke über die Oder bei Oppeln mit 12 Oeffnungen à 40 Fuß lichter Weite;

3 Fluthbrücken über dieselbe, eine mit 2 Oeffnungen à 30 Fuß, eine mit 7 Oeffnungen à 40 und eine mit 9 Oeffnungen ebenfalls von 40 Fuß lichter Weite;

1 Brücke über den Mühlgraben mit 3 Oeffnungen à 40 Fuß:

1 Brücke bei Kandrzin

und eine bei Laband über die Klodnitz.

An kleineren Brücken sind 98 vorhanden, und zwar:

2 Stück über den Kanal à 26 Fuß lichter Weite, mithin sind hiermit überbrückt . . . . . . . . . 52 laufende Fuß,

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 à 20 | Fuß | . | 20 | „ | „ |
| 2 à 15 | „ | . | 30 | „ | „ |
| 2 à 14 | „ | . | 28 | „ | „ |
| 9 à 12 | „ | . | 108 | „ | „ |
| 1 à 10 | „ | . | 10 | „ | „ |
| 7 à 8 | „ | . | 56 | „ | „ |
| 15 à 6 | „ | . | 90 | „ | „ |
| 15 à 5 | „ | . | 75 | „ | „ |
| 13 à 4 | „ | . | 52 | „ | „ |
| 10 à 3 | „ | . | 30 | „ | „ |
| 2 à 2½ | „ | . | 5 | „ | „ |
| 19 à 2 | „ | . | 38 | „ | „ |
| Zusammen | | . | 594 | laufende | Fuß. |

Hierzu die Oderbrücken

$2 \times 30 + (7+9+12+3)\ 40 =$ 1300 „ „

die Kandrziner Klodnitzbrücke mit 6×30 Fuß lichter Weite . . . 180 „ „

die Gleiwitzer Brücke desgleichen mit 26×8 Fuß . . . . . . . 208 „ „

Es sind also im Ganzen auf der 21360,2 laufende Ruthen langen Strecke von Scepanowitz bei Oppeln bis nach Gleiwitz hin zu überbrücken . . . . . . . . . . 2282 laufende Fuß im Lichten gemessen.

Sämmtliche Brücken werden in ihren Fundamenten von guten lagerhaften Kalksteinen, in den Stirn- und Flügelmauern von guten Mauersteinen, die Gewölbe von Klinkern aufgeführt; die Mittel- und Stirnpfeiler der Oder- und Klodnitzbrücken werden außerdem alle mit Klinkern verblendet. Der Oberbau der Brücken über die Oder und den Mühlgraben, desgleichen über die Klodnitz bei Gleiwitz soll eine Eisenkonstruktion erhalten, wogegen bei den übrigen größeren Brücken hölzerne Sprengwerke die Fahrbahn tragen. Die zuerst bei der großen Oderbrücke angestellten Versuche mit eisernen Sprengwerken mißlangen, indem dieselben 1000 Ztr. Tragkraft haben sollten, aber schon bei 728 Ztr. zerbrachen.

Der Bedarf an Mauermaterial zu diesen Brücken ist:

2465 Schachtruthen Kalkbruchsteine,
1,275000 Mauersteine großen Formats,
1,737000 „ von Klinker-Format,
2,232500 Klinker,
240000 Formsteine zu den runden Enden der Mittelpfeiler,
7946 Tonnen eingelöschten Kalk.

Die Nebengeleise auf dem Oppelner Bahnhofe haben

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| eine Länge von . . | 316,8 | Ruthen mit | 16 | Ausweichungen, |
| auf dem Gogoliner . | 158,0 | „ „ | 7 | „ |
| „ KandrzFiner . | 411,0 | „ „ | 13 | „ |
| „ Rudziennietzer | 158,0 | „ „ | 7 | „ |
| Zusammen . | 1043,8 | Ruthen mit | 43 | Ausweichungen. |

Die ganze Bahnstrecke ist 21360,2 Ruthen lang, daher beträgt die Summe der ganzen zu verlegenden Bahn, inkl. der Geleise auf den Bahnhöfen, 22404 Ruthen oder 11,2 Meilen. Für den Kandrziner Bahnhof sind insbesondere mehr Nebengeleise als früher angenommen, weil der Anschluß der Wilhelmsbahn an diesem Punkte dies unerläßlich machte.

Wegeübergänge sind auf dieser Strecke 144 Stück erforderlich; davon führen

137 Stück im Planum der Bahn über dieselbe,
7 „ aber unter derselben hindurch.

An Materialien zu diesen Durchfahrten werden gebraucht:

220 Schachtruthen Kalkbruchsteine,
253000 Mauersteine großen Formats,
510 Tonnen Kalk.

Diese Durchfahrten werden, je nachdem es die Höhe des zu schüttenden Dammes erlaubt, theils gewölbt, theils mit gußeisernen Trägern überdeckt, theils erhalten sie auch nur eine gewöhnliche, aus hölzernen, verzahnten Trägern bestehende Fahrbahn.

Zu den Bahnhofsanlagen, welche, wie schon unter Anlagekosten erwähnt ist, wegen der zu erwartenden Verkehrsverhältnisse in einem größeren Maaßstabe ausgeführt werden sollen, wie früher projektirt war, sind an Mauermaterialien erforderlich:

| Beim Bahnhofe | Bruchsteine. | Mauersteine. | Klinker. | Tonnen Kalk. |
|---|---|---|---|---|
| Oppeln . . . | 392 | 371700 | 5200 | 925½ |
| Gogolin . . | 96 | 255100 | 1050 | 495½ |
| Kandrzin . . | 392 | 371700 | 5200 | 925½ |
| Rudziennietz . | 96 | 255100 | 1050 | 495½ |
| Zusammen . | 976 | 1,253600 | 12500 | 2842 |

Ueber die Fortsetzung von Gleiwitz aus läßt sich, da die Generalanschläge noch nicht vollendet sind, nur anführen, daß die Konstruktionsart des Oberbaues ganz dieselbe wie bis hierher sein wird. Sehr große Bauwerke werden nicht vorkommen, da nur kleine Gewässer zu überschreiten sind, höchstens dürften wegen des ungünstigen Terrains zwischen Gleiwitz und Schwientochlowitz die Erdarbeiten etwas bedeutend ausfallen.

g. Betriebs-Maschinen und Einrichtungen.

Der Betrieb wurde am 22. Mai 1842 mit 3 Maschinen von Sharp, Roberts et Comp. in Manchester: Silesia, Breslau und Ohlau eröffnet. Im Juli 1842 wurde noch eine von Edmundt's und Herrenkohl in Aachen

ohne Auftrag gesandte 12zöllige Maschine für 7000 Thlr. angekauft, und im September 1842 lieferte A. Borsig in Berlin 3 Maschinen: Löwen, Oppeln und Oels, zu welchen im Oktober 1843 die Maschine Borussia von demselben hinzutrat, so daß Ende des Jahres 1843 acht Dampfmaschinen im Betriebe waren.

Im Durchschnitt kostete jede dieser Maschinen etwa 12000 Thlr.

Die Dimensionen dieser Maschinen sind:

| Namen der Maschinen. | Durchmesser des Zylinders. | | Größe des Hubes. | | Länge des Kessels. | | Durchmisser des Kessels. | | Zahl d. Röhren. | Größe der Triebräder. | | Größe der Laufräder. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Fuß. | Zoll. | Fuß. | Zoll. | Fuß. | Zoll. | Fuß. | Zoll. | Stück. | Fuß. | Zoll. | Fuß. | Zoll. |
| Silesia . . | — | 11 | — | 18 | 8 | — | 3 | 2 | 89 | 5 | — | 3 | 6 |
| Breslau . . | — | 11 | — | 18 | 8 | — | 3 | 2 | 89 | 5 | — | 3 | 6 |
| Ohlau . . | — | 11 | — | 18 | 8 | — | 3 | 2 | 89 | 5 | — | 3 | 6 |
| Brieg . . | — | 12½ | — | 18 | 8 | — | 3 | 4 | 118 | 5 | — | 3 | 6 |
| Löwen . . . | — | 11 | — | 18 | 8 | 6 | 3 | 1 | 89 | 4 | 6 | 2 | 9 |
| Oppeln . . | — | 11 | — | 18 | 8 | 6 | 3 | 1 | 89 | 4 | 6 | 2 | 9 |
| Oels . . . | — | 11 | — | 18 | 8 | 6 | 3 | 1 | 89 | 4 | 6 | 2 | 9 |
| Borussia . . | — | 12 | — | 20 | 8 | 9 | 3 | 4 | 111 | 5 | — | 3 | 2 |

Die Transportmittel bestanden Mitte des Jahres 1844 aus:

4 vierrädrigen Wagen I. Klasse,
5 sechsrädrigen „ II. Klasse zu 4 Koupés,
3 „ „ II. „ mit 2 Batard-Koupés I. Klasse,
2 vierrädrigen „ II. „ mit 1 Koupé I. Klasse,
10 „ „ II. „
14 „ „ III. „ bedeckt und mit Bremsen,
10 „ „ III. „ „ „ ohne „
7 sechsrädrigen „ III. „ „ „ „ „
5 vierrädrigen „ III. „ „ „ mit „
5 sechsrädrigen „ III. „ „ „ ohne „
5 vierrädrigen „ III. „ offen „ „ „
10 „ Passagiergepäckwagen mit Bremsen,
40 „ Güterwagen,
2 „ offenen mit 5 Fuß hohen beweglichen Aufsätzen,
18 „ Güter-Equipagewagen,
18 sechsrädrigen „ „ „
2 Pferdewagen,
2 Viehwagen,
3 Schneepflügen rc.

157 Fahrzeugen nebst 6 Erdtransportwagen zum Dienst auf der Bahn, so wie 4 Postgüterwagen.

Von 157 Fahrzeugen sind 116 Stück, so wie die 6 Erdtransportwagen in den Werkstätten der Gesellschaft, 35 in Berlin bei Pflug und Zoller und 6 bei Breslauer Wagenfabrikanten gebaut.

Sämmtliche Personen- (mit Ausnahme der 5 offenen), Bagage- und Güterwagen sind mit Zink gedeckt und dadurch wesentlich geschützt.

Zur Reparatur der Lokomotive, so wie zum Neubau und zur Reparatur der Wagen befindet sich auf dem Breslauer Bahnhofe eine Werkstätte.

h. Betriebseinnahmen und Betriebskosten.

Ehe wir diese genauer betrachten, müssen wir noch erwähnen, daß die Bahn

am 22. Mai 1842 bis Ohlau,
„ 3. August 1842 bis Brieg und
„ 29. Mai 1843 bis Oppeln

dem Verkehr eröffnet wurde, und daher erst die ganze Bahn bis ult. Dezember 1843 seit 7 Monaten im Betriebe stand.

Die Betriebsresultate in dem Zeitraume vom 22. Mai 1842 bis 31. Dezember 1843 waren nun:

Einnahme.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Personengeld: 374278 Reisende . . . | 155235 Thlr. | 10 Sgr. | 4 Pf. |
| Gepäckscheingeld und Ueberfracht . . . | 4685 „ | 9 „ | 2 „ |
| Für den Transport von Hunden, Pferden und anderen Thieren . . . . | 632 „ | 3 „ | 8 „ |
| Für den Transport von Equipagen . . | 2816 „ | 15 „ | — „ |
| Güterfracht nach Abzug der Ab- und Anfuhrlöhne . . . . . . . . . | 20398 „ | 3 „ | 4 „ |
| Lagermiethe . . . . . . . . . . | 18 „ | 28 „ | 1 „ |
| Pachten und Miethen . . . . . . | 3964 „ | 4 „ | 5 „ |
| Für extraordinäre Leistungen . . . . | 729 „ | 28 „ | 4 „ |
| Ueberschuß an berechneten, aber nicht verausgabten Generalkosten i. d. Anstalten | 5156 „ | 3 „ | 10 „ |
| | 193636 Thlr. | 16 Sgr. | 2 Pf. |

Ausgabe.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1. Unterhaltung der Bahn . . . . | 20150 „ | 14 „ | 5 „ |
| 2. Unterhaltung der Gebäude u. Feuer-Assekuranz . . . . . . . . . . | 2376 „ | 26 „ | 8 „ |
| 3. Unterhaltung der Maschinen . . . | 10163 „ | 17 „ | 3 „ |
| 4. Unterhaltung der Wagen . . . . | 4037 „ | 2 „ | 10 „ |
| 5. Spezielle Betriebskosten . . . . | 8534 „ | 16 „ | 10 „ |
| 6. Brennmaterial für die Maschinen . | 17885 „ | 12 „ | 2 „ |
| 7. Gehalte und Diäten . . . . . . | 41149 „ | 8 „ | 11 „ |
| 8. Allgemeine Betriebskosten . . . . | 1289 „ | 9 „ | 5 „ |
| 9. Bekleidung der uniformirten Beamten | 1254 „ | 26 „ | 5 „ |
| 10. Kosten des Zentral-Büreaus . . . | 157 „ | 20 „ | 9 „ |
| 11. Unterhaltung der Wasserkrähne u. Pumpen 2c. . . . . . . . . . | 170 „ | 9 „ | 11 „ |
| 12. Zinsen nach Maaßgabe der verschiedenen Betriebsabschnitte . . . . | 74100 „ | 10 „ | 8 „ |
| | 181269 Thlr. | 26 Sgr. | 3 Pf. |

## Balance.

Die Einnahme ist . . . . . . . . . 193636 Thlr. 16 Sgr. 2 Pf.
Die Ausgabe dagegen . . . . . . . 181269 „ 26 „ 3 „

Bleibt Ueberschuß . 12366 Thlr. 19 Sgr. 11 Pf.

der, einschließlich der Zinsen, einem Ertrage von $4\frac{11}{12}$ Prozent gleich ist oder 4 Thlr. 25 Sgr. 11 Pf. pro 100 Thlr. Aktie.

Die Betriebseinnahmen in den einzelnen Monaten waren:

| Monat. | 1842. | | | 1843. | | | 1844. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. |
| Januar . . . . . . . . . . . . . . | — | — | — | 4522 | — | — | 8729 | 25 | 10 |
| Februar . . . . . . . . . . . . . | — | — | — | 4896 | — | — | 8475 | 15 | 9 |
| März . . . . . . . . . . . . . . . | — | — | — | 6546 | — | — | 10803 | 2 | 3 |
| April . . . . . . . . . . . . . . | — | — | — | 6689 | — | — | 12716 | 14 | 1 |
| Mai . . . . . . . . . . . . . . . | 2109 | — | — | 8399 | — | — | 15715 | 4 | 5 |
| Juni . . . . . . . . . . . . . . . | 13465 | — | — | 19149 | 8 | 6 | | | |
| Juli . . . . . . . . . . . . . . . | 6770 | — | — | 16305 | 12 | 8 | | | |
| August . . . . . . . . . . . . . | 8587 | — | — | 15300 | 10 | — | | | |
| September . . . . . . . . . . . | 7853 | — | — | 14591 | — | — | | | |
| Oktober . . . . . . . . . . . . | 6644 | — | — | 12912 | 24 | — | | | |
| November . . . . . . . . . . . | 5601 | — | — | 10450 | 27 | 1 | | | |
| Dezember . . . . . . . . . . . | 6211 | — | — | 10316 | 13 | 8 | | | |

Betrachten wir nun die einzelnen Ausgaben genauer, so ergeben sich folgende Resultate.

Die **Unterhaltung des Oberbaues** hat in Folge des nassen Sommers und Herbstes vom Jahre 1843 erhebliche Ausgaben erfordert; die hohen Dämme in der Gegend von Brieg, Lossen und Löwen konnten oft nur mit äußerster Anstrengung in fahrbarem Zustande erhalten werden.

Die seit Eröffnung der Bahn verwendeten Unterhaltungskosten für dieselbe vertheilten sich wie nachfolgend:

a. Unterhaltung der Brücken, Durchlässe und Wegeübergänge 151 Thlr. 3 Sgr. — Pf.
b. Unterhaltung der Anpflanzungen . . 112 „ 6 „ 8 „
c. Unterhaltung der Bahn und des Bahnkörpers . . . . . . . . . . . . 15981 „ 6 „ 3 „
d. Material dazu . . . . . . . . . 2666 „ 21 „ — „
e. Unterhaltung der Bahn-Utensilien . . 1090 „ 10 „ 1 „
f. Unterhaltung der Wachthäuser und Signalvorrichtungen . . . . . . . 148 „ 27 „ 5 „

20150 Thlr. 14 Sgr. 5 Pf.

Die hier folgende Tabelle ergiebt die Anzahl der im Jahre 1843 durchschnittlich in jedem Monat beschäftigt gewesenen Arbeiter, so wie des zur Unterstopfung der losen Schwellen verbrauchten Kiesmaterials.

| Monat. | Zahl der durchschnittlich beschäftigten Arbeiter im Monat. 1. | 2. | 3. | 4. | 5. | Verwendeter Kies in Schachtruthen. 1. | 2. | 3. | 4. | 5. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Bahnmeisterabtheilung. | | | | | Bahnmeisterabtheilung. | | | | |
| I. Abtheilung. Von Breslau nach Brieg. | | | | | | | | | | |
| Januar . . . . . . . . . | 5 | 7 | 4 | 6 | 7 | — | 1 | $\frac{1}{2}$ | 3 | 1 |
| Februar . . . . . . . . | 8 | 11 | 11 | 12 | 70 | 3 | $20\frac{1}{2}$ | 3 | $4\frac{1}{4}$ | $13\frac{1}{4}$ |
| März . . . . . . . . . | 8 | 14 | 8 | 12 | 26 | 3 | 6 | 1 | 1 | $2\frac{1}{2}$ |
| April . . . . . . . . . | 21 | 22 | 18 | 27 | 64 | $10\frac{3}{4}$ | $5\frac{1}{2}$ | $2\frac{3}{4}$ | $4\frac{3}{4}$ | 11 |
| Mai . . . . . . . . . | 28 | 65 | 11 | 26 | 81 | $6\frac{1}{2}$ | 9 | 2 | $\frac{1}{2}$ | 13 |
| Juni . . . . . . . . . | 14 | 18 | 10 | 20 | 58 | 1 | 8 | 2 | $\frac{1}{2}$ | 18 |
| Juli . . . . . . . . . | 12 | 16 | 13 | 20 | 53 | 2 | $2\frac{1}{4}$ | 1 | $\frac{1}{2}$ | 19 |
| August . . . . . . . . | 9 | 19 | 13 | 15 | 25 | 10 | 3 | 1 | $\frac{3}{4}$ | $11\frac{1}{2}$ |
| September . . . . . . . | 12 | 23 | 14 | 18 | 32 | $\frac{3}{4}$ | 2 | 1 | 2 | $22\frac{3}{4}$ |
| Oktober . . . . . . . . | 10 | 17 | 14 | 21 | 32 | $3\frac{1}{2}$ | 4 | 1 | $\frac{3}{4}$ | 25 |
| November . . . . . . . | 10 | 15 | 13 | 27 | 18 | $4\frac{1}{2}$ | $6\frac{3}{4}$ | $3\frac{1}{4}$ | $\frac{1}{2}$ | $16\frac{1}{2}$ |
| Dezember . . . . . . . | 10 | 15 | 9 | 21 | 16 | $\frac{3}{4}$ | $\frac{1}{2}$ | 1 | 2 | $25\frac{1}{2}$ |
| Zusammen | 147 | 242 | 138 | 225 | 472 | $45\frac{3}{4}$ | $68\frac{1}{2}$ | $19\frac{1}{2}$ | $20\frac{1}{2}$ | 179 |
| oder im Durchschnitt täglich | $12\frac{1}{4}$ | $20\frac{1}{6}$ | $11\frac{1}{2}$ | $18\frac{3}{4}$ | $39\frac{1}{3}$ | | | | | |
| II. Abtheilung. Von Brieg bis Oppeln. | | | | | | | | | | |
| Juni . . . . . . . . . | 42 | 49 | 54 | 34 | 31 | 12 | 24 | 12 | 6 | $5\frac{1}{2}$ |
| Juli . . . . . . . . . | 46 | 47 | 42 | 27 | 32 | 16 | 20 | 16 | 3 | 3 |
| August . . . . . . . . | 34 | 41 | 42 | 29 | 28 | 24 | 20 | 13 | 9 | 6 |
| September . . . . . . . | 31 | 34 | 33 | 29 | 25 | 12 | 3 | 5 | 10 | 8 |
| Oktober . . . . . . . . | 33 | 35 | 31 | 31 | 26 | $6\frac{1}{2}$ | $9\frac{1}{2}$ | $14\frac{1}{2}$ | 6 | $3\frac{1}{2}$ |
| November . . . . . . . | 32 | 32 | 26 | 26 | 23 | 24 | 1 | 12 | 7 | 3 |
| Dezember . . . . . . . | 20 | 30 | 26 | 15 | 17 | 9 | 10 | 30 | 8 | 4 |
| Zusammen | 238 | 268 | 254 | 191 | 182 | $103\frac{1}{2}$ | $87\frac{1}{2}$ | $102\frac{1}{2}$ | 49 | 33 |
| oder im Durchschnitt täglich | 34 | $38\frac{2}{7}$ | $36\frac{2}{7}$ | $27\frac{2}{7}$ | 26 | | | | | |

Die Bahnmeisterstrecken sind fast gleich groß.

Aus diesen Nachweisungen ergiebt sich, daß auf der I. Abtheilung die V. Strecke in der Unterhaltung am kostbarsten gewesen ist, wie dies wegen der hier befindlichen hohen Dämme, welche größtentheils aus dem schlechtesten Material bestehen, leicht erklärlich ist. Kies wurde auf dieser Strecke allein mehr verbraucht, als auf allen übrigen 4 Sektionen.

Die II. Abtheilung hat zur Unterhaltung im Durchschnitt viel mehr als die I. an Arbeitskräften erfordert, weil nicht nur auf jener die Erdarbeiten viel bedeutender sind, als auf dieser, und die viel höheren Dämme und sehr tiefen Einschnitte auch größere Unterhaltungskosten verursachen, sondern weil die I. Abtheilung bereits resp. 7 und 5 Monate länger im Betriebe ist, als die II., diese daher viel größerer Nachhülfe noch bedarf, als die älteren Erdarbeiten. Ueberdies haben in der II. Abtheilung die Dämme fast durchgehends von strengem Lehm- und Lätteboden geschüttet werden müssen, bekanntlich der schlechtesten Bodenart zu derartigen Bauwerken.

Vom 1. Januar bis ult. Mai 1843 hat die Strecke von Breslau bis Brieg (5 Monate, 5½ Meile) erfordert für Unterhaltung:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| a. | der Brücken . . . . . . . . . . | 27 | Thlr. | 29 | Sgr. | 3 | Pf. |
| b. | der Anpflanzungen : . . . . . . . | 32 | „ | 8 | „ | — | „ |
| c. | des Bahnkörpers . . . . . . . . . | 2679 | „ | 25 | „ | 7 | „ |
| d. | Material dazu . . . . . . . . . | 121 | „ | 28 | „ | 9 | „ |
| e. | der Bahn-Utensilien . . . . . . . | 463 | „ | 24 | „ | 8 | „ |
| f. | Wachthäuser und Signalvorrichtungen . | 20 | „ | 17 | „ | 1 | „ |
| | Zusammen . | 3346 | Thlr. | 13 | Sgr. | 4 | Pf. |

Vom 1. Juni bis ult. Dezember 1843 hat dagegen die Unterhaltung der Bahn bis Oppeln (11 Meilen 7 Monate) gekostet:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| a. | Unterhaltung der Brücken . . . . | 47 | Thlr. | 28 | Sgr. | 3 | Pf. |
| b. | der Anpflanzungen . . . . . . . . | 79 | „ | 28 | „ | 8 | „ |
| c. | der Bahn und des Bahnkörpers . . | 10559 | „ | 7 | „ | 8 | „ |
| d. | Material dazu . . . . . . . . . | 1602 | „ | 17 | „ | 3 | „ |
| e. | Unterhaltung der Bahn-Utensilien . . | 578 | „ | 24 | „ | 2 | „ |
| f. | der Wachthäuser u. Signalvorrichtungen | 79 | „ | 7 | „ | — | „ |
| | Zusammen . | 12947 | Thlr. | 23 | Sgr. | — | Pf. |

Es hat sonach im Durchschnitt monatlich eine jede Meile Bahn auf der Strecke zwischen Breslau und Brieg in den ersten 5 Monaten etwa 122 Thlr. zu unterhalten gekostet, während in den letzten 7 Monaten, wo die Bahn bis Oppeln befahren wurde, die Kosten der Unterhaltung 168 Thlr. im Durchschnitt waren.

Das Arbeitslohn ist hierbei die bedeutendste Ausgabe, indem es dort 97½ Thlr., hier 137 Thlr. für jeden Monat und jede Meile in Anspruch nahm. Jedenfalls werden sich nach größerer Festigkeit des Bahnkörpers die Kosten der Bahn-Unterhaltung ermäßigen und vielleicht späterhin 30 bis 40 Prozent der jetzt in Ansatz gekommenen in Anspruch nehmen.

Die Unterhaltung der Gebäude nebst Feuer-Versicherungs-Prämien erforderte bisher 2376 Thlr. 26 Sgr. 8 Pf., und zerfielen diese Ausgaben in:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1) Unterhaltung und Reparatur der Gebäude | 1646 | Thlr. | 4 | Sgr. | 7 | Pf. |
| 2) Feuer-Assekuranz . . . . . . . . . . | 375 | „ | 13 | „ | — | „ |
| 3) Grundabgabe . . . . . . . . . . . | 213 | „ | 27 | „ | — | „ |
| 4) Ersatz des Inventariums . . . . . . . | 141 | „ | 12 | „ | 1 | „ |
| | 2376 | Thlr. | 26 | Sgr. | 8 | Pf. |

Sämmtliche Bahnhofsgebäude, Mobilien und Materialvorräthe waren auf 233970 Thlr. abgeschätzt und theils bei der München-Aachener, theils bei der Elberfelder Gesellschaft versichert.

Die Unterhaltung der Maschinen kostete:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 10163 | Thlr. | 17 | Sgr. | 3 | Pf. |
| und zwar: | Baumöl . . . . . . . . | 2616 | „ | 10 | „ | 4 | „ |
| | Hanf und Talg . . . . . | 462 | „ | 13 | „ | 11 | „ |
| | Latus | 3078 | Thlr. | 24 | Sgr. | 3 | Pf. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Transport | 3078 Thlr. | 24 Sgr. | 3 Pf. |
| Reparaturen . . . . . | 3727 „ | 18 „ | 4 „ |
| Putzerlohn . . . . . . | 2516 „ | 8 „ | 1 „ |
| Diverse Ausgaben . . . | 840 „ | 26 „ | 7 „ |
| | 10163 „ | 17 „ | 3 „ |
| Außerdem erforderte der Dienst an den Lokomotiven: | | | |
| laut 6, Brennmaterial . . . . . . | 17885 „ | 12 „ | 2 „ |
| „ 7, an Gehalt für Maschinisten . | 3121 „ | 22 „ | 2 „ |
| Zusammen . | 31170 Thlr. | 21 Sgr. | 7 Pf. |

die sich laut nachstehender Tabelle auf die verschiedenen Maschinen und die von ihnen zusammen durchlaufenen 26457 Meilen vertheilten:

| | Holz. | | | Baumöl. | | | Hanf und Talg. | | | Reparaturen. | | | Gehalt der Maschinisten. | | | Putzerlohn. | | | Diverse Ausgaben. | | | Summa. | | | Durchlaufene Meilen. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | |
| Silesia . . . . . . | 2633 | 21 | 1 | 475 | 16 | 7 | 72 | 6 | 2 | 418 | 6 | 11 | 489 | 8 | 2 | 435 | 27 | 8 | 128 | 23 | 8 | 4653 | 19 | 3 | 4270 |
| Breslau . . . . . | 3530 | 16 | 5 | 617 | — | 11 | 92 | 25 | 4 | 914 | 18 | 9 | 639 | 12 | 10 | 532 | 4 | 1 | 132 | 10 | 11 | 6512 | 29 | 3 | 5912,5 |
| Ohlau . . . . . . | 3911 | 6 | 1 | 636 | 24 | 6 | 88 | 24 | 3 | 708 | 7 | 4 | 725 | 9 | 5 | 599 | 7 | — | 184 | 10 | 10 | 6853 | 29 | 5 | 6303,5 |
| Brieg . . . . . . | 709 | 4 | 2 | 92 | 21 | 7 | 51 | 9 | 1 | 482 | 17 | 4 | 110 | 7 | 10 | 78 | 15 | 1 | 24 | 25 | 6 | 1549 | 10 | 7 | 853 |
| Löwen . . . . . . | 2228 | 23 | 6 | 236 | — | 10 | 39 | 18 | 11 | 282 | 23 | 5 | 367 | — | 9 | 283 | 19 | 7 | 112 | — | 4 | 3549 | 27 | 4 | 2856,5 |
| Oppeln . . . . . | 2231 | 21 | 4 | 248 | 29 | 7 | 58 | 17 | 5 | 423 | 4 | 11 | 312 | 2 | 2 | 247 | 1 | 6 | 102 | 13 | 9 | 3627 | — | 8 | 2894 |
| Oels . . . . . . . | 2217 | 11 | — | 248 | 27 | 8 | 50 | 28 | 10 | 450 | 11 | — | 328 | 9 | 10 | 259 | 8 | 2 | 117 | 26 | 1 | 3673 | 2 | 7 | 2770,5 |
| Borussia . . . . . | 419 | 28 | 7 | 60 | 8 | 8 | 8 | 3 | 11 | 47 | 18 | 8 | 96 | 1 | 2 | 80 | 15 | — | 38 | 5 | 6 | 750 | 21 | 6 | 597 |
| Zusammen | 17885 | 12 | 2 | 2616 | 10 | 4 | 462 | 13 | 11 | 3727 | 18 | 4 | 3121 | 22 | 2 | 2516 | 8 | 1 | 840 | 26 | 7 | 31170 | 21 | 7 | 26457 |
| oder pro Meile | — | 20 | 3 | — | 3 | — | — | — | 6 | — | 4 | 2 | — | 3 | 7 | — | 2 | 10 | — | — | 11 | 1 | 5 | 4 | |

Hieraus geht hervor, daß die Kosten einer Fahrmeile, inkl. aller Unkosten: Brennmaterial, Baumöl, Hanf und Talg, Reparaturen, Gehalt der Maschinisten, Lohn der Putzer und diverse kleine Ausgaben, 1 Thlr. 5 Sgr. 4 Pf. betragen haben. Für die Vervollständigung der Maschinen, z. B. Anschaffung des Klein'schen Apparates, der Vorrichtungen zur Sicherheitsleine u. s. w., sind überdies etwa 1500 Thlr. verausgabt worden; es sind diese Kosten aber, als zum Betriebe noch nicht gehörig, auf den Bau verrechnet worden.

Von diesen Kosten waren die für das Brennmaterial mit 20 Sgr. 3 Pf. pro Meile die bedeutendsten; es sind in der Zeit des Betriebes nämlich verwendet worden:

2002⅗ Klafter Eichen-Leib-Ast- und Stockholz und dergleichen Birkenholz,

223 Körbe Coaks à 2 Scheffel.

An Baumöl wurden 14667 Pfund,
" Hanf " 79 " und
" Talg " 2674½ " verbraucht.

Die wenigen Körbe Coaks unberücksichtigt gelassen, sind im Durchschnitt ⅑ Klafter Holz pro Meile verbraucht worden, einschließlich des Bedarfs für das Anheizen der Maschinen, der Heizung der Reservemaschinen und der Vorwärmer auf allen 5 Stationshöfen.

Die 3 englischen Maschinen haben durchschnittlich in den Winter- und Sommermonaten verbraucht pro Meile . . . . . . . . 18 Sgr. 4 Pf.
die Edmundt- und Herrenkohl'sche . . . . . . . . 24 " 11 "
" 3 ältern Borsig'schen Maschinen . . . . . . . 23 " 6 "
" neue Borsig'sche, die nur im Winter im Betriebe war . . . . . . . . . . . . . . . . 21 " 1 "

Nachstehende Tabelle giebt eine vergleichende Uebersicht des Brennmaterial-Verbrauches für alle Maschinen in je zwei Sommer- und zwei Wintermonaten:

| Maschine. | Anzahl der im Juni und Juli durchfahrenen Meilen. | Kosten des Brennmaterials. | | | Macht pro Meile | | | Anzahl d. im November u. Dezember durchlaufenen Meilen. | Kosten des Brennmaterials. | | | Macht pro Meile | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. |
| Silesia . . . . | 575 | 301 | 18 | 7 | — | 15 | 9 | 448,5 | 331 | 1 | 8 | — | 22 | 2 |
| Breslau . . . | 1353 | 748 | 8 | 8 | — | 16 | 7 | 179 | 127 | 8 | 5 | — | 21 | 4 |
| Ohlau . . . . | 554 | 343 | 24 | — | — | 18 | 7 | 600 | 458 | 20 | 6 | — | 22 | 6 |
| Brieg . . . . | 165 | 121 | 11 | 10 | — | 22 | 1 | Ist im Winter nicht im Betriebe gewesen. | | | | | | |
| Löwen . . . . | Nicht im Betriebe gewesen. | | | | | | | 680 | 634 | — | 4 | — | 28 | — |
| Oppeln . . . . | 887 | 620 | 24 | 9 | — | 21 | — | 128 | 119 | 7 | 1 | — | 28 | — |
| Oels . . . . . | 597 | 398 | 10 | 9 | — | 20 | — | 537 | 505 | 12 | — | — | 28 | 2 |
| Borussia . . . | — | — | — | — | — | — | — | 597 | 419 | 28 | 7 | — | 21 | 2 |
| Zusammen | 4131 | 2534 | 8 | 7 | — | 18 | 5 | 3179,5 | 2595 | 18 | 7 | — | 24 | 6 |

Hieraus ergiebt sich, daß trotz der größern Zylinder die neue Borsig'sche Maschine den bei weitem geringeren Holzverbrauch hat.

Vom 22. Mai bis inkl. 31. Dezbr. 1842 wurden im Ganzen 7713 Meilen befahren. Zum Vorheizen, zum Vorwärmen und zur Erzeugung des Dampfes sind auf jene 7713 Meilen $815\frac{1}{12}$ Klafter, theils eichenes, theils kiefernes Holz verbraucht worden, die einschließlich aller Nebenausgaben bis auf den Tender 5218 Thlr. kosteten. Die Dampferzeugung erforderte daher durchschnittlich für jede Meile 20,30 Sgr., während sie für die ganze Zeit des Betriebes im Durchschnitt 20,25 Sgr. gebrauchte. Diese Kosten haben deshalb nicht wesentlich verringert werden können.

An Unterhaltung der Maschinen an Oel, Talg und Hanf, so wie an Putzerlohn, ist dagegen erheblich gespart worden, indem diese Kosten in den 7 Monaten des Jahres 1842 7,67 Sgr. pro durchlaufene Meile betrugen, während sie sich im Jahre 1843 auf 5,10 Sgr. ermäßigt haben.

Hauptreparaturen sind an den Maschinen nur wenige vorgekommen; es bestanden bisher dieselben im Abdrehen der Räder, Ausschleifen der Zylinder, Ausbessern der Wasserpumpen, der Zuleitungsröhren vom Tender, im Ersatz einiger Messingröhren und der metallenen Lager u. dgl. m. Im Vergleich zu der durchlaufenen Meilenzahl sind die Reparaturkosten mit 4 Sgr. 2 Pf. pro Meile sehr mäßig.

### Die Kosten der Unterhaltung der Wagen

zerfallen in:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Reparaturen einschließlich der Kosten für den Ersatz des Inventars der Wagen | 3151 Thlr. | 6 Sgr. | 1 Pf. |
| Ausgaben für Material u. Wagenschmiere | 885 „ | 26 „ | 9 „ |

Im Betriebe waren bis ultimo Dezember 1843 144 Fahrzeuge, welche 254799 Meilen durchlaufen haben; es kommen daher auf jede durchlaufene Meile $4\frac{1}{2}$ Pf. Wagen-Reparaturkosten.

Wenn einerseits mehrere dieser Fahrzeuge noch wenig oder gar nicht in Betrieb gesetzt worden sind, so haben dagegen andere schon große Strecken durchlaufen. So haben die beiden Passagiergepäckwagen Nr. 1 und 2 8654 und 9486 Meilen zurückgelegt und 111 Thlr. 18 Sgr. 8 Pf., so wie resp. 66 Thlr. 8 Sgr. 7 Pf., demnach $4\frac{1}{4}$ und $2\frac{1}{2}$ Pf. pro Meile Reparaturen erfordert. Die Wagen II. Klasse mit Koupé I. Klasse Nr. 1 und 2 haben 5012 und $6082\frac{1}{2}$ Meile durchlaufen und eine Reparatur von 162 Thlr. 28 Sgr. 5 Pf. und 239 Thlr. 24 Sgr. 2 Pf., also pro Meile $11\frac{2}{3}$ und $14\frac{1}{6}$ Pf. in Anspruch genommen.

Diese nicht erheblichen Kosten haben in der besonderen Sorgfalt ihren Grund, welche der Unterhaltung der Wagen zugewendet wird, da nach einer mäßigen Anzahl zurückgelegter Meilen jedes Fahrzeug aus einander genommen und genau untersucht wird, gleichviel ob ein äußerer Schaden bemerkbar ist oder nicht. Auf diese Weise werden die kleinsten Beschädigungen zeitig sichtbar und größere Schäden dadurch vermieden.

Die Unterhaltung der Wagen in Oel und Schmiere hat für jede durchlaufene Meile pro Wagen $1\frac{1}{4}$ Pf. gekostet.

Die speziellen Betriebskosten zerfallen in:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Tagelohn an Wagenschieber und Arbeiter auf sämmtlichen Bahnhöfen | 4247 Thlr. | 19 Sgr. | 2 Pf. |
| Beleuchtung der Bahn und der Bahnhöfe | 940 „ | 23 „ | 1 „ |
| Entschädigung der Adjazenten . . . . | 311 „ | 11 „ | 3 „ |
| Feuerversicherung für Güter und Gepäck | 120 „ | 25 „ | 5 „ |
| Papier und Druck der Fahrbillets . . . | 756 „ | 22 „ | 11 „ |
| Insertionskosten . . . . . . . . . . | 540 „ | 8 „ | 11 „ |
| Druck der Betriebsbücher, Fahrpläne, Gewährscheine, Publikanda u. s. w. . . | 422 „ | 15 „ | 1 „ |
| Ersatz des Expeditions- und Betriebs-Inventariums . . . . . . . . . . | 161 „ | 4 „ | 8 „ |
| Heizung der Empfangszimmer und sämmtlicher Spezial-Büreaus auf allen Bahnhöfen — 2 Winter . . . . . . . . | 1033 „ | 6 „ | 4 „ |
| Zusammen | 8534 Thlr. | 16 Sgr. | 10 Pf. |

Von diesen Ausgaben waren die erheblichsten die Tagelöhne für das An- und Abschieben der Wagen, das Reinigen und Auseinandernehmen derselben, wozu allein auf dem Breslauer Bahnhofe täglich 16 Arbeiter verwendet werden.

Die Gehalte und Diäten seit Eröffnung des Betriebes erforderten 41149 Thlr. 8 Sgr. 11 Pf., und zwar:

1. fixirte Gehalte.

| | | Thlr. | Sgr. | Pf. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| a. | Bahnbeamte 1842 . | 4226 | 10 | 2 | | | |
| | und 1843 . | 12021 | 2 | — | 16247 Thlr. | 12 Sgr. | 2 Pf. |
| b. | Betriebsbeamte 1842 | 4904 | 20 | 10 | | | |
| | und 1843 | 10299 | — | 7 | 15203 „ | 21 „ | 5 „ |
| c. | Zentralbeamte 1842 | 2236 | 20 | 11 | | | |
| | und 1843 | 3391 | 24 | 9 | 5628 „ | 15 „ | 8 „ |

2. unfixirte Gehalte und Diäten.

| | | | |
|---|---|---|---|
| a. Gehalte für Hülfswärter und Stellvertreter . . . . . . . . . . . . | 3032 „ | 7 „ | 1 „ |
| b. Diäten und Reisekosten . . . . . | 40 „ | 11 „ | 9 „ |
| c. Gratifikationen . . . . . . . . . | 375 „ | 12 „ | 4 „ |
| d. Wohnungsentschädigungen . . . . | 44 „ | 22 „ | 6 „ |
| e. Meilengelder der Lokomotivführer . . | 576 „ | 26 „ | — „ |
| | 41149 Thlr. | 8 Sgr. | 11 Pf. |

Die allgemeinen Betriebskosten umfassen die Ausgaben für die Spezial-Büreaus an Büchern, Schreibmaterial, Porto, Druck der Betriebs-Journale u. s. w.

Die Bekleidung der Beamten, deren erste Anschaffung auf den Bau verrechnet worden ist, hat besonders für das Wagenpersonal eine überetats-

mäßige Anschaffung und daher eine Belastung des Betriebes erfordert, weil das Funkensprühen andauernd Verbrennungen veranlaßte, die nicht nur kostspielige Reparaturen, sondern auch wiederholt neue Anschaffungen nöthig gemacht haben.

Die Kosten des Zentral-Büreaus beschränken sich auf den Verbrauch des Brennholzes für dieselben.

Die Kosten für die Wasserkrähne, Drehscheiben, Schlitten und Pumpen vertheilten sich

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| für das Jahr 1842 mit | 25 Thlr. | 27 Sgr. | — Pf. |
| „ „ „ 1843 | „ 144 | „ 12 | „ 11 | „ |
| Zusammen . | 170 Thlr. | 9 Sgr. | 11 Pf. | |

i. Fahrordnung, Tarif.

Im Sommer gehen täglich 3, im Winter 2 Züge von Breslau nach Oppeln hin und zurück; im Winter geht außer den beiden Zügen noch ein Mittagszug von Breslau bis Brieg und umgekehrt. Mit diesen Zügen werden sowohl Personen als auch Güter befördert.

# Fahrtaxe für eine Person
## von Breslau nach Oppeln oder zurück.

### In Silbergroschen.

| Von der Station | nach dem Anhaltepunkt Cattern. | | | nach dem Anhaltepunkt Leisewitz. | | | nach der Station Ohlau. | | | nach dem Anhaltepunkt Heidau. | | | nach der Station Brieg. | | | nach der Station Lossen. | | | nach der Station Löwen. | | | nach dem Anhaltepunkt Czeppelwitz. | | | nach dem Anhaltepunkt Chroszinna. | | | nach der Station Oppeln. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1. | 2. | 3. | 1. | 2. | 3. | 1. | 2. | 3. | 1. | 2. | 3. | 1. | 2. | 3. | 1. | 2. | 3. | 1. | 2. | 3. | 1. | 2. | 3. | 1. | 2. | 3. | 1. | 2. | 3. |
| | Wagenklasse. | | | Wagenklasse. | | | Wagenklasse. | | | Wagenklasse. | | | Wagenklasse. | | | Wagenklasse. | | | Wagenklasse. | | | Wagenklasse. | | | Wagenklasse. | | | Wagenklasse. | | |
| Breslau | — | 7 | 3½ | — | 14 | 7 | 25 | 16 | 9 | — | — | — | 38 | 24 | 14 | 47 | 30 | 17 | 54 | 34 | 20 | — | — | — | — | — | — | 76 | 48 | 28 |
| Von Cattern | | | | — | 7 | 3½ | — | 14 | 7 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Von Leisewitz | | | | | | | — | 7 | 3½ | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Von Ohlau | | | | | | | | | | — | 7 | 3½ | 13 | 8 | 5 | 24 | 15 | 9 | 30 | 18 | 12 | — | — | — | — | — | — | 52 | 32 | 20 |
| Von Heidau | | | | | | | | | | | | | — | 7 | 3½ | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Von Brieg | | | | | | | | | | | | | | | | 10 | 6 | 4 | 16 | 10 | 6 | — | — | — | — | — | — | 38 | 24 | 14 |
| Von Lossen | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 7 | 4 | 3 | — | — | — | — | — | — | 30 | 18 | 12 |
| Von Löwen | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | — | 7 | 3½ | — | 14 | 7 | 24 | 15 | 9 |
| Von Czeppelwitz | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | — | 7 | 3½ | — | 14 | 7 |
| Von Chroszinna | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | — | 7 | 3½ |

Kinder über 10 Jahre zahlen den vollen Fahpreis; für ein Kind unter 10 Jahren wird in der I. Klasse ein Fahrbillet 2. Klasse, in der 2. Klasse ein Fahrbillet 3. Klasse gelöst, und in der 3. Klasse, in Begleitung einer erwachsenen Person, ist für Beide ein Billet 2. Klasse zu lösen. Zwei Kinder unter 10 Jahren passiren auf ein Fahrbillet in der gewählten Klasse. Für ein Kind unter 2 Jahren, auf dem Arme seiner Pflegerin, wird ein Fahrgeld nicht erhoben.

Der Verkauf der Fahrbillets geschieht bis fünf Minuten vor dem Abgang der Züge. Die Passagiere auf den Zwischenstationen und Anhaltepunkten haben sich jedoch eine viertel Stunde vor der bestimmten Abfahrt einzufinden. Das Passagiergepäck muß, mit dem Namen des Eigenthümers und des Bestimmungsorts deutlich bezeichnet, eine halbe Stunde vor Abgang der Züge, unter Vorzeigung des Fahrbillets, an die Passagier-Gepäck-Expedition abgeliefert werden; auf den Anhaltepunkten wird kein Passagiergepäck angenommen und ausgegeben. Equipagen, die nur von und nach Breslau, Ohlau, Brieg, Löwen und Oppeln befördert werden, müssen eine Stunde vor Abgang der Züge auf den betreffenden Bahnhof eingeliefert werden.

### Gepäck-Ueberfrachttaxe
### von Breslau nach Oppeln oder zurück.

In Silbergroschen.
(50 Pfund sind frei.)

| | Pfund. 51-70 | Pfund. 71-90 | Pfund 91-110 | Pfund. 111-130 | Pfund. 131-150 | Pfund. 151-170 | Pfund. 171-190 | Pfund. 191-210 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Von Breslau nach: | | | | | | | | |
| Ohlau . . . | 3 | 3½ | 4 | 4½ | 5 | 5½ | 6 | 6½ |
| Brieg . . . . | 4½ | 5½ | 6½ | 7 | 8 | 8½ | 9½ | 10 |
| Lossen . . . . | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 |
| Löwen . . . | 6½ | 7½ | 8½ | 9½ | 10½ | 11 | 11½ | 12½ |
| Oppeln . . . | 9 | 10½ | 12 | 13½ | 15 | 16½ | 18 | 19½ |
| Von Ohlau nach: | | | | | | | | |
| Brieg . . . . | 1½ | 2 | 2½ | 2½ | 3 | 3 | 3½ | 3½ |
| Lossen . . . . | 2½ | 3½ | 4 | 4½ | 5 | 5½ | 6 | 6½ |
| Löwen . . . | 3½ | 4 | 4½ | 5 | 5½ | 6 | 6½ | 7 |
| Oppeln . . . | 6½ | 7½ | 8½ | 9½ | 10½ | 11 | 12 | 13 |
| Von Brieg nach: | | | | | | | | |
| Lossen . . . . | 1 | 1 | 1½ | 1½ | 2 | 2 | 2½ | 2½ |
| Löwen . . . | 1½ | 2 | 2½ | 3 | 3 | 3½ | 3½ | 4 |
| Oppeln . . . | 4½ | 5½ | 6½ | 7 | 8 | 8½ | 9½ | 10 |
| Von Lossen nach: | | | | | | | | |
| Löwen . . . | 1 | 1 | 1½ | 1½ | 2 | 2 | 2½ | 2½ |
| Oppeln . . . | 3½ | 4 | 4½ | 5 | 5½ | 6 | 6½ | 7 |
| Von Löwen nach: | | | | | | | | |
| Oppeln . . . | 3 | 3½ | 4 | 4½ | 5 | 5½ | 6 | 6½ |

## Fahr-Taxe
### für Pferde, Rind- und kleines Vieh, so wie Hunde.

In Silbergroschen.

| | Pferde. | Rindvieh. | Schweine. | Kälber. | Schaafe, Schöpse, Ziegen. | Hunde. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Von Breslau nach Ohlau . . . | 50 | 35 | 9 | 7 | 5 | 3 |
| " " " Brieg . . . . | 72 | 50 | 14 | 11 | 8 | 5 |
| " " " Löwen . . . | 100 | 70 | 18 | 15 | 10 | 7 |
| " " " Oppeln . . . | 140 | 90 | 25 | 20 | 14 | 10 |
| " Ohlau " Brieg . . . . | 28 | 20 | 6 | 4 | 3 | 2 |
| " " " Löwen . . . | 60 | 40 | 11 | 8 | 6 | 4 |
| " " " Oppeln . . . | 96 | 68 | 18 | 15 | 10 | 7 |
| " Brieg " Löwen . . . | 30 | 21 | 6 | 4 | 3½ | 2 |
| " " " Oppeln . . . | 72 | 50 | 14 | 11 | 8 | 5 |
| " Löwen " Oppeln . . . | 50 | 35 | 9 | 7 | 5 | 3 |

Schweine, Kälber, Schaafe, Schöpse und Ziegen werden in Heerden, je nach der Größe derselben, bis 50 Prozent billiger, als im Tarif festgesetzt, transportirt.

Pferde und Rindvieh, wenn mehrere Stück für einen Absender auf einmal befördert werden, zahlen in Silbergroschen:

| | Pferde. | | | Rindvieh. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2. | 3. | 4. | 2. | 3. | 4. |
| Von Breslau nach Ohlau . . . | 90 | 120 | 150 | 60 | 75 | 90 |
| " " " Brieg . . . . | 130 | 170 | 210 | 85 | 108 | 130 |
| " " " Löwen . . . | 180 | 240 | 300 | 120 | 150 | 180 |
| " " " Oppeln . . . | 250 | 336 | 420 | 155 | 190 | 225 |
| " Ohlau " Brieg . . . . | 50 | 68 | 86 | 35 | 45 | 55 |
| " " " Löwen . . . | 108 | 144 | 180 | 68 | 85 | 102 |
| " " " Oppeln . . . | 173 | 230 | 287 | 115 | 145 | 175 |
| " Brieg " Löwen . . . | 54 | 72 | 90 | 36 | 45 | 54 |
| " " " Oppeln . . . | 130 | 172 | 214 | 85 | 107 | 129 |
| " Löwen " Oppeln . . . | 90 | 120 | 150 | 60 | 75 | 90 |

Krankes Vieh wird zum Transport nicht angenommen, und muß dasselbe durchaus gesund und von dem Absender die dazu erforderliche Aufsicht während des Transportes geführt werden, da die Gesellschaft dafür keine Art von Gewähr übernimmt.

Anmeldungen zum Transport solcher Viehstücke, welche nur in den Viehwagen transportirt werden können, müssen bei dem Bahnhofs-Inspektor der Abfahrtsstation 24 Stunden vor der gewünschten Beförderungszeit gemacht werden.

## Fahrtaxe
### für den Transport der Equipagen.

### In Thalern.

| | I. Klasse. | II. Klasse. | III. Klasse. |
|---|---|---|---|
| Von Breslau nach Ohlau . . . | 3. | $2\frac{1}{2}$ | 2 |
| " " " Brieg . . . . | 4 | $3\frac{1}{2}$ | 3 |
| " " " Löwen . . . | $5\frac{1}{2}$ | $4\frac{1}{2}$ | $3\frac{2}{3}$ |
| " " " Oppeln . . . | 7 | 6 | 5 |
| " Ohlau " Brieg . . . . | 2 | $1\frac{1}{2}$ | $1\frac{1}{2}$ |
| " " " Löwen . . . | 3 | $2\frac{1}{2}$ | 2 |
| " " " Oppeln . . . | 5 | 4 | $3\frac{1}{2}$ |
| " Brieg " Löwen . . . | 2 | $1\frac{2}{3}$ | $1\frac{1}{2}$ |
| " " " Oppeln . . . | 4 | $3\frac{1}{2}$ | 3 |
| " Löwen " Oppeln . . . | $2\frac{5}{6}$ | $2\frac{1}{2}$ | 2 |

Zu der I. Klasse gehören: Vier- oder zweisitzige Wagen mit unbeweglichem Verdeck, viersitzige Chaisen mit verdecktem Rücksitz, Hintersitz und Bache nebst Gepäck.

" " II. " " Wagen mit Koffer und Gepäck, Chaisen mit Hintersitz, viersitzige Chaisen ohne bedeckten Rücksitz, ohne Hintersitz und ohne Bache.

" " III. " " Leichtes Fuhrwerk, Einspänner, Kabriolets, kleine Halb-Chaisen ꝛc. ꝛc. ohne Koffer und Gepäck.

Die Hinschaffung der Equipagen nach den Bahnhöfen muß mindestens eine Stunde vor Abgang der Dampfwagenzüge Statt finden. Personen, welche in ihren eigenen Wagen fahren wollen, haben Billets II. Klasse, und auf dem Bock sitzende Personen Fahrbillets III. Klasse zu lösen.

## Frachtgüter-Tarif.

Frachtsatz A. für Stahl, Eisen, rohen Zink, Blei, grobe Eisenwaaren, Bau-, Brenn- und Farbehölzer, Heringe, Getreide.

" B. für Baumwolle, Flachs, Garn, Hanf, Heede, Häute, kurze und Holzwaaren, Leder, Manufakturwaaren, Mehl, rohe und fabrizirte Zucker, Rind- und Pferdehaare, Schweinsborsten.

" C. für Betten, Federn, Hopfen, Karden, Watte, Schaafwolle.

" D. für Instrumente, Meubles, Spiegel, Uhren, Gläser, Porzellan, Bilder in Rahmen.

" E. für alle von A. bis D. nicht genannten Transport-Gegenstände.

Pro Zentner.

| | A. | | B. | | C. | | D. | | E. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Sgr. | Pf. | Sgr. | Pf. | Sgr. | Pf. | Sgr. | Pf. | Sgr. | Pf. |
| Von Breslau nach Ohlau . | 2 | 6 | 3 | 4 | 4 | — | 6 | 3 | 2 | 9 |
| „ „ „ Brieg . | 3 | 4 | 4 | 8 | 5 | 8 | 9 | 3 | 3 | 9 |
| „ „ „ Lossen . | 4 | — | 5 | 8 | 6 | 10 | 11 | 6 | 4 | 6 |
| „ „ „ Löwen . | 4 | 6 | 6 | 4 | 7 | 8 | 13 | — | 5 | — |
| „ „ „ Oppeln . | 5 | 8 | 8 | 4 | 10 | 3 | 17 | 6 | 6 | 6 |
| „ Ohlau „ Brieg . | 1 | 10 | 2 | 4 | 2 | 8 | 4 | — | 2 | — |
| „ „ „ Lossen . | 2 | 6 | 3 | 4 | 4 | — | 6 | 3 | 2 | 9 |
| „ „ „ Löwen . | 3 | — | 4 | — | 4 | 10 | 7 | 9 | 3 | 3 |
| „ „ „ Oppeln . | 4 | 3 | 6 | — | 7 | 3 | 12 | 3 | 4 | 9 |
| „ Brieg „ Lossen . | 1 | 8 | 2 | — | 2 | 3 | 3 | 3 | 1 | 9 |
| „ „ „ Löwen . | 2 | 2 | 2 | 8 | 3 | 2 | 4 | 9 | 2 | 3 |
| „ „ „ Oppeln . | 3 | 4 | 4 | 8 | 5 | 8 | 9 | 3 | 3 | 9 |
| „ Lossen „ Löwen . | 1 | 6 | 1 | 8 | 1 | 10 | 2 | 6 | 1 | 6 |
| „ „ „ Oppeln . | 2 | 9 | 3 | 8 | 4 | 4 | 7 | — | 3 | — |
| „ Löwen „ Oppeln . | 2 | 3 | 3 | — | 3 | 6 | 5 | 6 | 2 | 6 |

Bei kleinen Frachtgüterposten bis einschließlich 5 Ztr. tritt in allen Rubriken eine Erhöhung von 10 Prozent des Frachtbetrages ein.

## Bemerkungen.

1. Güter eines Absenders an einen Empfänger unter einem Zentner werden für einen vollen Zentner bezahlt. Bis zu 5 Zentnern erfolgt die Verrechnung nach halben Zentnern, so daß innerhalb dieser Grenze jedes, einen vollen Zentner übersteigende, Gewicht, und zwar: von 1 bis einschließlich 55 Pfund für einen halben Zentner und von 56 bis 109 Pfund für einen vollen Zentner gerechnet wird. Von 5 Zentnern an wird Uebergewicht bis zum halben Zentner nicht berechnet und von einem halben Zentner an für einen vollen Zentner bezahlt.
2. Für nachfolgende Gegenstände wird ohne Verwiegung ein Normal-Gewicht angenommen und hiernach die Fracht berechnet:
   1 Oxhoft Flüssigkeiten 5 Zentner;
   1 Tonne Heringe 3 Zentner;
   1 Tonne Leinsaat 2 Zentner;
   1 Wispel Erbsen, Weizen oder Kartoffeln 20 Zentner;
   1 „ Roggen oder Raps 18 Zentner;
   1 „ Gerste . . . . 16 „
   1 „ Hafer . . . . 12 „
   1 Klafter ganz trockenes weiches Holz 25 Zentner;
   1 „ „ „ hartes „ 35 „
3. Zur Erleichterung des Güterverkehrs und zur Bequemlichkeit des Publikums werden die Frachtgüter von den Absendern abgeholt und an die bezeichneten Empfänger frei ins Haus geliefert.
4. Alle Frachtgüter müssen in völlig guter und sicherer Packung und mit

richtigen, deutlich geschriebenen Frachtbriefen dem Packmeister, der sich als solcher ausweisen wird, beim Abholen des Guts übergeben werden.

Mangelhafte oder unzureichend verpackte Gegenstände werden, unter bezüglicher Bemerkung im Frachtbriefe, zwar zur Beförderung angenommen, aber in keiner Art vertreten.

5. Um eine gleichmäßige Expedition der Güter und die dazu erforderliche Bezettelung den Absendern möglich zu machen, werden in den Expeditions-Büreau's Frachtbrief-Formulare nebst den dazu gehörigen Versendungsscheinen, das Dutzend für 9 Pfennige, das Hundert für 6 Silbergroschen, verkauft.

6. Die Frachtbriefe aller zur Versendung eingelieferten, sogenannten kontrolpflichtigen Gegenstände müssen (nach §. 93 der Zollordnung) abgestempelt und, wie alle anderen Güter, von dem Versendungsscheine begleitet sein, auf welchem die Güter nach Mark, Nummer, Zahl der Kolli, Gewicht, Bestimmungsort und mit dem Namen des Empfängers genau und deutlich zu verzeichnen sind. Diesen Versendungsschein erhält der Absender als Beweis der geschehenen Einlieferung aus der Güter-Expedition, mit der Namens-Unterschrift des Spediteurs versehen, zurück.

7. Die Gesellschaft übernimmt keine Garantie für den Inhalt der ihr zur Beförderung übergebenen Gegenstände, haftet jedoch für den Verlust und für die trockene und äußerlich wohl beschaffene Ablieferung derselben.

8. Im Falle von Brandbeschädigung wird nur der durch Fakturen und glaubwürdige Dokumente (welche die Gesellschaft einzufordern berechtigt ist) zu erweisende wirkliche Werth der verunglückten Waare, und zwar nur bis auf die Höhe von durchschnittlich funfzig Thaler pro Zentner, vergütet, wenn der Werth diesen Satz auch nachweislich übersteigen sollte. Gerettete und unbeschädigte Kolli bleiben bei Ermittelung der Entschädigung ganz unberücksichtigt, und für Güter in geretteten beschädigten Kolli, deren Werth größer ist als 50 Thlr. pro Zentner, wird die Entschädigung pro rata geleistet.

Ausgeschlossen von jeder Entschädigung sind jedoch Verluste an Frachtgütern:

a. die für Rechnung des Versenders, ohne daß davon der Gesellschaft Anzeige gemacht worden ist, schon anderwärts versichert worden sind;
b. die durch die Schuld des Versenders des versicherten Gegenstandes herbeigeführt wurden, und
c. die in Folge kriegerischer Ereignisse, eines Ueberfalles durch bewaffnete Macht, unrechtmäßiger Gewalt, bürgerlicher Unruhen, eines Aufruhrs, Erdbebens oder dergleichen entstanden sind.

9. Einzelne Packete von 40 Pfund und weniger, baares Geld, gemünztes Gold und Silber, Dokumente und Pretiosen, werden als postzwangspflichtig zur Beförderung nicht angenommen.

10. Die Anmeldungen zur Beförderung von Gütern, wenn solche nach den Bahnhöfen von der Gesellschaft geschafft werden sollen, geschehen durch Anmeldezettel, welche gratis von den Güter-Expeditoren ausgehändigt

werden. Die ausgefüllten Anmeldezettel werden von den Absendern in den Zettelkasten der Güter-Expedition auf dem Bahnhofe geworfen und die zur Versendung angemeldeten Güter von dem Packmeister abgeholt und nach dem Bahnhofe zur weiteren Beförderung transportirt.

11. Die Auslieferung der Frachtgüter am Bestimmungsorte geschieht überall nur gegen Bezahlung des Frachtgeldes, etwaiger darauf haftender Vorschüsse und Spesen und gegen Ausstellung einer Empfangsbescheinigung unter der Kopie des von dem Absender ausgestellten und demselben durch die Namens-Unterschrift des Spediteurs bescheinigten Versendungsscheines.

12. Güter, die vom Empfänger abgeholt, daher demselben nicht zugesandt werden sollen, und länger als 24 Stunden auf dem Bahnhofe unabgeholt liegen bleiben, bezahlen von 1 bis 8 Tagen 6 Pf. pro Zentner Lagermiethe, wobei für erweislichen Diebstahl, sonst aber für keine Art von Verlust oder Beschädigung gehaftet wird.

13. Schwefelsäure, Scheidewasser und derartige brennende oder ätzende und gährende Flüssigkeiten, so wie alle für den Transport gefährlichen Substanzen, als: Schießpulver, chemische Feuerzeuge, Knallsilber, Knallgold, Streichhölzchen, Streichschwamm u. dgl. durch Friktion sich entzündende Gegenstände werden zur Versendung und zum Transport nicht angenommen. Wer unter falscher Deklaration dergleichen Gegenstände zur Beförderung übergeben sollte, wird der Königl. Polizei-Behörde (cfr. §. 11 des Bahn-Polizei-Regulativs) zur weitern Untersuchung angezeigt und, im Falle eines durch die verbotwidrige Versendung herbeigeführten Schadens, auf entsprechende Weise dafür in Anspruch genommen.

14. Gegenstände, welche schneller Verderbniß unterliegen, werden nur frankirt zur Versendung angenommen.

15. Mobilien, sowie alle leicht zerbrechenden Gegenstände (Frachtsatz D.), müssen von den Absendern auf den Bahnhof eingeliefert und auch von dem Bahnhofe abgeholt werden. Auf den Transport derselben außerhalb der Bahnlinie kann sich die Gesellschaft nicht einlassen, so wie für Beschädigungen an dergleichen Gegenständen nicht garantirt wird; jedoch wird beim Transport derselben mit möglichster Vorsicht und Schonung verfahren werden. Bäume, Sträucher und andere Gegenstände, welche die Königl. Fahrposten nicht zur Beförderung annehmen, sind in der Regel auch von dem Transport auf der Eisenbahn ausgeschlossen.

16. Auf Verlangen wird die vom Empfänger oder Absender zu beschaffende Emballage und Fastage an leeren Säcken, Fässern, Kisten u. s. w. der transportirten oder zu transportirenden Waaren oder Produkte, jedoch ohne Gewährleistung für die Beschaffenheit derselben, dem Empfänger oder Absender des Frachtgutes herangeschafft werden.

17. Absender, die das Frachtgut auf den Bahnhof senden, erhalten pro Zentner vier Pfennige bonifizirt; eben so viel diejenigen Empfänger, die ihr Frachtgut selbst von dem Bahnhofe abholen lassen.

18. Jeder Nachtheil, welcher dem Versender oder Empfänger aus Unkennt-

niß der vorstehenden Bestimmungen erwächst, trifft nur ihn allein, und es kann daraus kein Anspruch auf irgend eine Entschädigung gegen die Gesellschaft hergeleitet werden.

k. Verzinsung, Dividende.

Die statutenmäßige Verzinsung der ältern 14297 Stamm-Aktien à 100 Thaler, eben so der 3703 Prioritäts-Aktien ist 4 Prozent. Obwohl sich als Reinerträgniß des Betriebes vom 22. Mai 1842 bis ult. Dezember 1843 eine Dividende von 25 Sgr. 11 Pf. pro 100 Thlr. ergeben hat, so sind bis jetzt nur 4 Prozent gezahlt worden; jedenfalls dürfte aber in den spätern Zeiten eine bedeutende Dividende zu erwarten sein.

Für das zum Weiterbau der Bahn von Oppeln bis Neu-Berun erforderliche und dem freien Verkehr anheimgegebene Aktien-Kapital von 2,057000 Thaler hat der Staat $3\frac{1}{2}$ Prozent Zinsen garantirt.

l. Personen-Frequenz.

Diese war in den einzelnen Monaten von Eröffnung des Betriebes am 22. Mai 1842 bis inkl. Mai 1844:

| Monat. | 1842. Personen. | 1843. Personen. | 1844. Personen. |
|---|---|---|---|
| Januar | — | 10122 | 14246 |
| Februar | — | 11092 | 11596 |
| März | — | 12882 | 16092 |
| April | — | 14463 | 22285 |
| Mai | 6466 | 18238 | 27160 |
| Juni | 37604 | 33757 | |
| Juli | 18421 | 27532 | |
| August | 20639 | 29259 | |
| September | 16254 | 25270 | |
| Oktober | 13306 | 20709 | |
| November | 12182 | 16135 | |
| Dezember | 14256 | 15661 | |
| Zusammen | 139128 | 235150 | |

Der Personenverkehr in dem Zeitraume vom 22. Mai 1842 bis 31. Dezember 1843 vertheilte sich auf die einzelnen Stationen und Wagenklassen wie folgt:

| Zwischen | Ohlau. | | | Brieg. | | | Lossen. | | | Löwen. | | | Oppeln. | | | den Anhaltepunkten. | | | sind zusammen Personen befördert worden. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Klasse. | Personen. | Zusammen. | Klasse. | Personen. | Zusammen. | Klasse. | Personen. | Zusammen. | Klasse. | Personen. | Zusammen. | Klasse. | Personen. | Zusammen. | Klasse. | Personen. | Zusammen. | 1. Klasse. | 2. Klasse. | 3. Klasse. | Ueberhaupt. |
| Breslau und | 1. | 3025 | | 1. | 1340 | | 1. | 27 | | 1. | 175 | | 1. | 677 | | 1. | — | | | | | |
| | 2. | 26612 | 157530 | 2. | 14282 | 91413 | 2. | 334 | 1522 | 2. | 961 | 5225 | 2. | 5864 | 25149 | 2. | 1723 | 22200 | 5244 | 49776 | 248041 | 303061 |
| | 3. | 127893 | | 3. | 75813 | | 3. | 1161 | | 3. | 4089 | | 3. | 18608 | | 3. | 20477 | | | | | |
| | | | | 1. | 77 | | 1. | — | | 1. | 4 | | 1. | 17 | | 1. | — | | | | | |
| Ohlau und | | | | 2. | 2681 | 35138 | 2. | 12 | 279 | 2. | 93 | 984 | 2. | 235 | 1724 | 2. | 361 | 5068 | 98 | 3382 | 39713 | 43193 |
| | | | | 3. | 32380 | | 3. | 267 | | 3. | 887 | | 3. | 1472 | | 3. | 4707 | | | | | |
| | | | | | | | 1. | 12 | | 1. | 10 | | 1. | 37 | | 1. | — | | | | | |
| Brieg und | | | | | | | 2. | 421 | 3178 | 2. | 785 | 7154 | 2. | 985 | 7191 | 2. | 269 | 2151 | 59 | 2460 | 17158 | 19677 |
| | | | | | | | 3. | 2745 | | 3. | 6359 | | 3. | 6172 | | 3. | 1882 | | | | | |
| | | | | | | | | | | 1. | 5 | | 1. | 7 | | 1. | — | | | | | |
| Lossen und | | | | | | | | | | 2. | 232 | 1301 | 2. | 158 | 624 | 2. | 47 | 155 | 12 | 437 | 1631 | 2080 |
| | | | | | | | | | | 3. | 1064 | | 3. | 459 | | 3. | 108 | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | 1. | 37 | | 1. | — | | | | | |
| Löwen und | | | | | | | | | | | | | 2. | 440 | 3942 | 2. | 221 | 858 | 37 | 661 | 4102 | 4800 |
| | | | | | | | | | | | | | 3. | 3465 | | 3. | 637 | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | 1. | — | | | | | |
| Oppeln und | | | | | | | | | | | | | | | | 2. | 71 | 1467 | — | 71 | 1396 | 1467 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | 3. | 1396 | | | | | |
| Zusammen | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 5450 | 56787 | 312041 | 374278 |

Diese 374278 Reisende haben, mit Rücksicht der Länge der von ihnen befahrenen Bahnstrecke, sich gleich 1,597443 Reisenden verhalten, welche eine Meile befördert worden sind. Die drei Wagenklassen wurden in nachstehendem Verhältniß von den Reisenden benutzt:

| | | |
|---|---|---|
| I. | Klasse | 1,45, |
| II. | „ | 15,17, |
| III. | „ | 83,38. |

Ungünstiger stellt sich auf keiner Eisenbahn dies Verhältniß; es möchte daher, um ein günstigeres Resultat zu erzielen, nach den bisher gewonnenen Erfahrungen der Fahrpreis in der I. und II. Klasse zu erniedrigen, in der III. Klasse dagegen zu erhöhen sein, um den möglichen Ausfall der Einnahmen an den erstern Klassen durch die III. Klasse theilweise zu decken.

An Gepäck sind in den Personengepäckwagen bis ult. Dezember 1843 ungefähr 29267 Ztr. gefahren und darüber 56667 Gepäckscheine für 1888 Thlr. 27 Sgr. ausgehändigt worden. Von je 100 Reisenden benutzten durchschnittlich nur etwa 15 den Gepäckwagen, 85 waren ohne Gepäck oder mit so wenigem versehen, daß sie es im Personenwagen bei sich führen konnten.

Im Ganzen wurden aus dem Personenverkehr für die Zeit vom 22. Mai 1842 bis ult. Dezember 1843 eingenommen:

| | Thlr. | Sgr. | Pf. |
|---|---|---|---|
| Personengeld für 374278 Reisende . | 155235 Thlr. | 10 Sgr. | 4 Pf. |
| Gepäckscheingeld und Ueberfracht . . | 4685 „ | 9 „ | 2 „ |
| Zusammen . | 159920 Thlr. | 19 Sgr. | 6 Pf. |

Es betrug demnach für jeden Reisenden auf der Bahn die Einnahme durchschnittlich inklusive Gepäckfracht 12,82 Sgr., wofür er durchschnittlich 4,27 Meilen gefahren wurde. Es hat mithin der Transport jedes Reisenden durchschnittlich die Meile nur etwa 3 Sgr. eingebracht.

#### m. Güter-Frequenz.

In dem Zeitraume vom 22. Mai 1842 bis 31. Mai 1843 wurden im Ganzen 95684 Zentner Fracht befördert.

Von dieser Zeit an begann erst der eigentliche Güterverkehr und wurden nun auf der Bahn transportirt:

| 1843. | verschiedene Güter. |
|---|---|
| im Juni . . | 17322 Ztr. |
| „ Juli . . | 17483 „ |
| „ August . | 12956 „ |
| „ September | 12355 „ |
| „ Oktober . | 11584 „ |
| „ November | 12517 „ |
| „ Dezember | 30718 „ 96 Pfund. |

Im Ganzen betrug also der Güterverkehr vom 22. Mai 1842 bis ult. Dezember 1843 220619 Ztr. 96 Pfund, welcher sich auf die einzelnen Stationen, wie folgt, vertheilte:

| Zwischen | Ohlau. Ztr. | Pfd. | Brieg. Ztr. | Pfd. | Lossen. Ztr. | Pfd. | Löwen. Ztr. | Pfd. | Oppeln. Ztr. | Pfd. | Sind zusammen befördert worden. Ztr. | Pfd. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Breslau und | 48856 | 42 | 113365 | 32 | 2337 | 68 | 3854 | 52 | 27805 | 59 | 196279 | 33 |
| Ohlau und | | | 2162 | 46 | 87 | 7 | 152 | 26 | 1333 | 41 | 3735 | 10 |
| Brieg und | | | | | 143 | 75 | 501 | 109 | 1774 | 19 | 2419 | 93 |
| Lossen und | | | | | | | 7 | 46 | 341 | 67 | 349 | 3 |
| Löwen und | | | | | | | | | 17896 | 67 | 17896 | 67 |
| Zusammen | | | | | | | | | | | 220619 | 96 |

Die Einnahme dafür belief sich auf 20398 Thlr. 3 Sgr. 4 Pf.; und da der Güterverkehr, auf eine Meile berechnet, einem Quantum von 1,225722 Zentner gleich war, so stellte sich die Einnahme pro Meile und Zentner zu 6,18 Pf.

Von dem beförderten Güterquantum sind bahnabwärts 126634 Ztr., bahnaufwärts 94386 Ztr. gefahren worden.

Der Viehtransport umfaßte nur, neben 1004 Hunden, 536 Stück Vieh, einschließlich der Pferde, und ertrug daher nur 632 Thlr. 3 Sgr. 8 Pf.; dagegen wurden für den Transport von 562 Equipagen 2816 Thlr. 15 Sgr. eingenommen.

Das Güterquantum, welches im Jahre 1844 auf der Bahn transportirt wurde, ist bis jetzt nicht veröffentlicht worden, dagegen war die Einnahme dafür in den einzelnen Monaten:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Januar . | 2002 | Thlr. | 8 | Sgr. | 6 | Pf. |
| Februar . | 3073 | „ | 22 | „ | 9 | „ |
| März . . | 2729 | „ | 1 | „ | 3 | „ |
| April . . | 2081 | „ | 2 | „ | 5 | „ |
| Mai . . | 2900 | „ | 6 | „ | 5 | „ |

## 14. Krakau-Oberschlesische Eisenbahn.

### a. Geschichte dieser Bahn.

Die Oberschlesische Eisenbahn war wesentlich für ihren Verkehr nach Galizien auf das Projekt der Nordbahn, welche bei Oswienczin die Oesterreichische, bei Neu-Berun die preußische Grenze vorüber nach Bochnia zugeführt werden sollte, angewiesen. Oswienczin sollte links mit Galizien, rechts mit Mähren und der Eisenbahn nach Wien als Knotenpunkt dienen. Die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft wird aber wahrscheinlich den Fortbau von Oderberg bis Oswienczin gar nicht, oder doch erst nach mehreren Jahren zu Stande bringen, die Kosel-Oderberger Bahn (Wilhelmsbahn) wird von der Oberschlesischen Eisenbahn bei Kosel die direkte Verbindung mit Wien vermitteln, und sonach war rücksichtlich des Güter- und Personen-Verkehrs der Oberschlesischen Eisenbahn nach Oesterreich ein die Interessen der Aktionäre dieser Gesellschaft sehr bedrohender Zustand eingetreten. Begünstigt durch die damaligen günstigen Zustände der Geldmärkte für Eisenbahnen gelang es dem Spezial-Direktor der Oberschlesischen Eisenbahn, Hrn. Lewald, als Bevollmäch-

tigten der Herren von Loebbecke, Schiller und Reimann, von dem Freistaate Krakau unterm 24. Februar 1844 ein höchst günstiges Privilegium zum Bau einer Eisenbahn von Krakau bis zur Oberschlesischen Bahn für eine Aktien-Gesellschaft zu erlangen, welchem wir das Nachstehende als besonders wichtig entnehmen, und wodurch zugleich alles das bezeichnet wird, was sich bis jetzt über Richtung der Bahn, Baukapital u. s. w. sagen läßt.

„Der regierende Senat des Freistaates Krakau verleiht dem Geheimen Kommerzien-Rath Herrn von Löbbecke, dem Kommerzien-Rath Herrn Schiller und dem Kaufmann Herrn Theodor Reimann in Breslau das ausschließliche Privilegium zur Anlage einer Eisenbahn von Krakau zur Verbindung der Oberschlesischen Eisenbahn, ohne daß die Regierung von ihrer Seite irgend einen Zinsfuß garantirt.

Die Privilegienträger dürfen das denselben ertheilte Privilegium Niemanden ohne Wissen und Bewilligung des regierenden Senats abtreten.

Die Gesellschaft zur Anlage gedachter Eisenbahn wird anonym sein und die Firma:

„Krakau-Oberschlesische Eisenbahn“

führen.

Die spezielle Richtung der Bahn bleibt dem Nivellement und der Veranschlagung vorbehalten. Es soll dabei im Interesse des Unternehmens darauf gerücksichtigt werden, daß die Orte Jaworzno, Chrzanow und Krzeszowice möglichst nahe berührt werden. Bei der Ausführung von Zweigbahnen, welche die Regierung des Freistaates an die Bahn anlegen will, soll der von den Privilegienträgern zu errichtenden Gesellschaft das Vorzugsrecht vor anderen Konkurrenten zustehen.

Die Höhe des Baukapitals wird auf anderthalb Millionen Thaler Preußisch angenommen. Die generellen Veranschlagungen verpflichten sich die Privilegienträger sofort anfertigen zu lassen, wenn die Witterung es gestattet. — Sollte sich nach vollständig erfolgtem Baue und Ausrüstung der Bahn, sowie nach Rücklegung eines außerordentliche Ausgaben deckenden Reservefonds, ein Ueberschuß an dem Baukapitale ergeben, so wird derselbe zum Ankauf von Aktien nach dem Tageskourse verwendet, welche amortisirt werden. Sollte dagegen wider Erwarten der Baufonds als unzureichend erscheinen, so soll der fehlende Betrag durch Prioritäts-Aktien, unter denselben Bedingungen, wie solche mit Genehmigung des Preußischen Staates von der Oberschlesischen Eisenbahn emittirt worden, aufgebracht werden.

Das Baukapital wird durch Ausgabe von 15000 Stück Aktien, eine jede über 100 Thlr. Preußisch Kourant lautend, beschafft, welche in polnischer und deutscher Sprache verfaßt werden müssen. Der preußische Münzfuß wird sowohl bei dem Kapital, als bei den Zinsen und der Dividende festgesetzt. Die Zinszahlung und Dividenden-Erhebung soll in Krakau, Breslau und Berlin erfolgen.

Die Privilegienträger sind verpflichtet, den Bau der Krakau-Oberschlesischen Eisenbahn spätestens bis Ende des Jahres 1847, mit Ausnahme des Falles der Force majeure, bei Verlust des Privilegiums zu vollenden. Drei

Monate, nachdem der regierende Senat die Linie auf Grund der Nivellements genehmigt hat, sind die Privilegienträger verpflichtet, den Bau zu beginnen.

Zur Sicherstellung der Regierung für den Beginn und die Fortsetzung des Baues haben die Privilegienträger vor Zufertigung des Privilegiums eine Kaution von **100000** Thlr. zu erlegen. Diese Kaution wird zurückgestellt, sobald ein gleicher Betrag des Aktienkapitals erweislich für den Bau verwendet ist, und sonach der Werth der Arbeiten in die Stelle der Kaution tritt; wenn keine sonstigen triftigen Gründe für die Besorgniß vorhanden sind, daß der angefangene Bau nicht fortgesetzt werden sollte. Die Kaution verfällt dem Staate, sofern binnen einem Jahre nach erfolgter Feststellung der Linie diese Verwendung nicht nachgewiesen ist.

Bis zu dem Ablauf des Jahres, in welchem die ganze Bahn dem Verkehre eröffnet wird, besteht der Vorstand der zu bildenden Gesellschaft aus den drei Privilegienträgern und vier Bewohnern Krakau's, nämlich den Herren Johann Bochenek,
Ludwig Hoelzel,
Vinzenz Kirchmeyer,
Vinzenz Wolff.

Von diesen sieben Vorständen übernehmen die ersteren drei während dieser Zeit die alleinige Leitung des Unternehmens, so weit dies den Bau und Ausrüstung der Bahn, Bestellung der Gesellschafts-Beamten und die finanzielle Verwaltung betrifft. Dieselben sind gehalten, bei Anstellung der Beamten, Individuen, welche in dem Freistaate Krakau wohnhaft sind und von den andern vier Direktoren als befähigt anerkannt werden, vorzugsweise zu berücksichtigen, was sowohl für die Bauzeit als für die Folgezeit bei dem Betriebe der Bahn gilt. Die hiesigen vier Mitglieder bilden das Organ der Privilegienträger und des Gesellschaftsvorstandes in allen Verhandlungen mit dem Senate und führen eine Kontrole über die Ausführung des Baues nach den Bauanschlägen, prüfen die Rechnungen der Breslauer Direktions-Mitglieder und ertheilen die Decharge.

In einer, binnen spätestens sechs Monaten vor Ablauf jenes Jahres abzuhaltenden, General-Versammlung sämmtlicher Aktionäre wird sodann bestimmt werden, wie es nach dem vorerwähnten Zeitpunkte, also während des Betriebes der Bahn, mit der Verfassung und Verwaltung der Gesellschaft gehalten werden soll. Als eine nicht abzuändernde Bestimmung für diese Beschlußnahme der General-Versammlung soll dabei festgehalten werden, daß von dem künftigen Gesellschaftsvorstande mindestens die Hälfte in statutenmäßig qualifizirten hiesigen Aktionären bestehen, also im Besitze von mindestens **10** Aktien und zu politischen Rechten befähigt sein muß.

Sollte einer der jetzt erwählten sieben Direktoren während des vorstehend gedachten Zeitpunktes sein Amt niederlegen oder mit Tode abgehen, so ersetzen sie sich durch eigene Wahl aus den statutenmäßig qualifizirten, resp. in Breslau und Krakau wohnhaften Aktionären.

Das Domizil der zu errichtenden Gesellschaft ist die Freistadt Krakau; sie hat ihren Gerichtsstand bei den dortigen Landesgerichten.

Die Regierung des Freistaates behält sich vor, einen Kommissarius zu bestellen, welcher berechtigt ist, den General- so wie den Direktorial-Verhandlungen beizuwohnen, und überhaupt von dem Gange der Unternehmung Kenntniß zu nehmen. Auch ist der Gesellschaftsvorstand verpflichtet, diesem Kommissarius auf sein Verlangen zu jeder Zeit Auskunft über die Lage des Unternehmens zu ertheilen.

Die Privilegienträger haben gleichzeitig mit dem Entwurfe des Privilegiums das Statut der zu errichtenden Gesellschaft dem Senate zur Bestätigung einzureichen. — Dasselbe darf keine den gegenwärtigen Prinzipien oder den gesetzlichen Bestimmungen des Freistaates Krakau widersprechende Bestimmungen enthalten.

Sofort nach erfolgtem Nivellement und Veranschlagung der Bahn muß der Bauplan dem Senate zur Bestätigung der nach §. 2 zu projektirenden Linie, oder, sofern mehrere Linien vermessen und veranschlagt sind, nach Bestimmung der auszuführenden Linie eingereicht werden. — Die Erklärung darüber soll dem Gesellschaftsvorstande spätestens binnen sechs Wochen zugehen, auch sollen Modifikationen der projektirten Linie nur aus solchen Gründen verlangt werden, welche durch die Rücksicht auf die bestehende landespolizeiliche Gesetzgebung bedingt werden.

Die Regierung des Freistaates Krakau behält sich den Ankauf der Eisenbahn mit Allem, was dazu gehört, vor, und zwar unter folgenden Bedingungen:

a. Das Recht zum Ankauf kann nicht eher als in 30 Jahren, vom Tage der Eröffnung des Eisenbahntransports gerechnet, erfolgen.
b. Die Erklärung, von diesem Rechte des Ankaufs Gebrauch zu machen, muß ein Jahr vor dessen Ausführung geschehen.
c. Die Ablösungssumme im Wege des Ankaufs wird sich in der Rückerstattung des Kapitals durch Aequivalirung der zwanzigfachen Dividende stellen, welche den Aktionären im Durchschnitte der letzten fünf Jahre zu Theil geworden ist; sollten inzwischen die Aktien unter al pari stehen, so übernimmt die Regierung die Rechte der Gesellschaft durch Rückerstattung des Kapitals al pari.
d. So wie die Regierung mit dem Ankauf die Rechte der Eisenbahn und alles dazu Gehörigen, nicht minder die Rechte zum Reservekapital und allen Aktivis der Gesellschaft übernimmt, eben so ist sie verbunden, auf den Fall, wenn sie von dem ihr zustehenden Rechte Gebrauch macht, die Passiva der Gesellschaft zu übernehmen.

Die Regierung des Freistaats Krakau sichert der Gesellschaft für die Ausführung des Eisenbahnbaues jeden gesetzlichen Beistand zu. — Insbesondere sichert sie derselben zu:

1. Die Anwendung der über den Chausseebau geltenden gesetzlichen Bestimmungen auf die zu errichtende Eisenbahn nebst den zum Betriebe derselben wesentlich nöthigen Plätzen.

2. Die Vermittelung bei dem Ankaufe von Privat-Eigenthum und beim Fehlschlagen gütlicher Einigung die Expropriations-Befugniß, nach Maaßgabe der hierüber bestehenden gesetzlichen Bestimmungen.
3. Die unentgeltliche Benutzung der dem Staat gehörigen Steinbrüche, so wie auch der auf Privatgütern belegenen. Letztere gegen Entrichtung einer gewöhnlichen Steinbruchtaxe mit Vorbehalt einer von der Gesellschaft zu erlegenden angemessenen Indemnisation der Besitzer für verdorbene Grundstücke.
4. Die Verabfolgung des zum Baue der Bahn und der Zubehörungen erforderlichen Holzes aus den Staatswaldungen für die bestehenden Taxpreise, so weit der gegenwärtige Wald-Oekonomieplan es zulässig machen wird.
5. Die unentgeltliche Ueberlassung der zum Bahndamme benöthigten Grundstücke, so weit dieselben zu den Staatsgütern gehören.
6. Die Ueberlassung solcher Grundstücke, welche zur Aufführung der zur Eisenbahn nöthigen Gebäude oder zu sonstigen Zwecken außer dem eigentlichen Bahndamme erforderlich sind, entweder gegen Stipulation eines mäßigen jährlichen Zinses oder Zahlung eines nach diesem Maaßstabe kapitalisirten Kaufpreises.

   In so weit auf diesen Grundstücken des Staates Häuser, welche Privateigenthum sind, sich befinden, wird die Gesellschaft dieselben entweder auf gütlichem Wege oder durch Expropriation an sich bringen.

Die Regierung gewährt der Gesellschaft vollkommene Freiheit von jeder Gewerbesteuer, welche dieselbe von dem Betriebe der Eisenbahn-Unternehmung zu zahlen verpflichtet wäre. — Desgleichen gewährt dieselbe der Gesellschaft Stempelfreiheit für die Korrespondenzen zwischen ihr und dem Gesellschaftsvorstande.

Die Aktien der Gesellschaft werden stempelfrei ausgefertigt. Der Freistaat erkennt sie als ein zu Bestellung von Kautionen, welche der Regierung zu erlegen sind, geeignetes Geldmittel, auf Höhe ihres jedesmaligen Kourses, an.

Die Königl. Preußische Verordnung vom 3. November 1838 über die Eisenbahnen, nebst den bis zur Ertheilung des Privilegiums ergangenen, darauf bezüglichen späteren Gesetzen, soll in gleichem Maaße auf die Krakau-Oberschlesische Eisenbahn-Unternehmung in soweit Anwendung finden, als die Bestimmungen des gegenwärtigen Privilegiums nicht abweichende Festsetzungen enthalten.

Jeder Aktienzeichner erlegt sofort bei der Unterzeichnung 10 Prozent des ihm zugestandenen Aktien-Kapitals und empfängt dagegen einen au Porteur lautenden Quittungsbogen, auf welchem die geschehene und alle ferner zu leistende Einzahlungen quittirt werden. Diese Quittungsbogen werden, sobald die letzte Einzahlung geleistet ist, gegen Aktien der Krakauer Bahn ausgetauscht.

Die Theilzahlungen werden mit 4 Prozent pro anno verzinst und diese Zinsbonifikation im Bauanschlage gleich mit verrechnet, indem sie dem Bau zur Last fallen. — Jeder Unterzeichner ist nur bis zur erfolgten ersten Ein-

zahlung von 10 Prozent der Gesellschaft verhaftet, alle späteren Einzahlungen haften auf dem Inhaber der Quittungsbogen.

Die Einzahlungen auf die Aktien werden in Breslau, jedoch von den hiesigen Aktionären in Krakau geleistet.

Der regierende Senat bewilligt, daß bis zur Beendigung des Baues die Verhandlungen sowohl der Privilegienträger wie auch der Direktion mit der Regierung in deutscher Sprache geführt werden.

Der regierende Senat behält sich vor, den Transport der für das Aerarium benöthigten Steinkohlen von Jaworzno nach Krakau bis zum jährlichen Betrage von 1000 Klaftern Steinkohlen auf der Eisenbahn bewirken zu lassen. Für diesen Fall ist die Gesellschaft verpflichtet, diesen Transport für die Hälfte des festzusetzenden Tarifs zu bewirken, jedoch erfolgt die Anfuhr, Aufladung und Abfuhr der Kohlen auf Kosten des Senats, auch stellt derselbe die zum Transporte erforderlichen Fahrzeuge, welche den Eisenbahnzügen angehängt werden. Die Gesellschaft ist, so wie überhaupt den Gesetzen des Freistaats Krakau, so insbesondere den auf die Landeshoheit bezüglichen Bestimmungen unterworfen. Auch entscheidet der regierende Senat in allen administrativen Angelegenheiten als höchste Instanz."

Unter diesen günstigen Bedingungen bildete sich sehr schnell eine Aktien-Gesellschaft, die unterm 1. März 1844 ihre Statuten entwarf, nach erfolgter Genehmigung der Preußischen Regierung jetzt vollständig gesichert ist und die Vorbereitungsarbeiten bereits eingeleitet hat.

Es läßt sich bis jetzt, Juni 1844, daraus ersehen, daß die Krakauer Bahn zwischen Myslowitz und Brzenckowitz die schlesische Grenze erreichen, und zugleich die Warschauer Eisenbahn dort berühren wird. Die Oberschlesische Gesellschaft will, wie wir schon bei der Beschreibung dieser Bahn erwähnt haben, unter so veränderten günstigen Umständen von dem Einfall der Krakauer Bahn bis zu ihrem projektirten Endpunkte Oswienczin gegenüber, die dritthalb Meilen gar nicht weiter bauen oder doch wenigstens diesem Bau so lange Anstand geben, bis die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn Oswienczin erreicht.

Jedenfalls erwächst der Oberschlesischen Eisenbahn aus diesem direkten Verkehr mit Krakau eine Verkehrsvermehrung, die bei weitem die erwartete Frequenz durch den Anschluß an die Nordbahn übersteigen wird und den Werth des Unternehmens der Oberschlesischen Bahn sehr erheblich steigern muß. Es ist nicht zu verkennen, welche Vortheile für die Oberschlesische Bahn aus der Endverbindung, statt mit Oswienczin, einem schlechten Dorfe an der projektirten Nordbahn, mit Krakau erwachsen müssen, einer der bedeutendsten Handelsplätze, mit welchem Breslau in direktem Verkehr steht. Krakau, bei einer Anzahl von 40000 Einwohnern, ist ganz allein auf den Handel angewiesen und konzentrirt zugleich den Kolonial- und Manufaktur-Waarenhandel nach Lemberg, Brody und Jassy, und den Produktenhandel eines großen Theils des Königreichs Polen und Galiziens, des noch unberechenbaren Vortheils nicht zu gedenken, daß die Oberschlesische, Warschauer und Krakauer Bahn nothwendig an der preußischen Grenze sich durchschneiden müssen.

## 15. Wilhelmsbahn.

### (Kosel-Oderberg.)

#### a. Geschichte dieser Bahn.

Die Nothwendigkeit einer Verbindung der Oberschlesischen Eisenbahn mit der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn und die Wichtigkeit der dadurch zum Schluß zu bringenden Eisenbahnlinie zwischen Stettin und Triest oder der Ostsee mit dem adriatischen Meere ist von jeher und überall anerkannt worden. — Nur anderweitig überwiegende Gründe, so wie die Voraussetzung, daß die Ferdinands-Nordbahn bis Bochnia fortgeführt würde, waren es, welche die Gesellschaft für die Oberschlesische Eisenbahn veranlaßten, ihre Bahn über Gleiwitz nach Neu-Berun, Oswienczin gegenüber, zu führen. — Wenn nun der Anschluß der Ferdinands-Nordbahn bei Neu-Berun noch zweifelhaft blieb, auch die Verbindung zwischen Wien und Breslau über Neu-Berun mit einem bedeutenden Umweg verknüpft gewesen wäre, so lag hierin eine Aufforderung zu dem Versuche, eine kürzere und vielleicht früher zu erreichende Verbindung der gedachten Bahnen, dem Flußthale der Oder folgend, an der Landesgrenze bei Oderberg zu Stande zu bringen. —

Schon im Jahre 1840 trat in Ratibor ein Kreis geachteter Männer zusammen, um zuerst den Versuch zu machen, die Oberschlesische Gesellschaft zu bewegen, daß von Oppeln über Kosel und Ratibor, mit vorzüglicher Berücksichtigung des linken Ufers, nach der Landesgrenze bei Oderberg gebaut werde, oder aber, wenn dies nicht zu erreichen wäre, durch Aktien-Zeichnung das noch erforderliche Kapital zu einem selbstständigen Bau in dieser Richtung aufzubringen. Diesen Bemühungen gelang es wenigstens, die Oberschlesische Gesellschaft dahin zu bewegen, daß sie, die ursprüngliche Richtung aufgebend, den Zug von Oppeln nach Kosel, wiewohl leider, der Terrainverhältnisse wegen, am rechten Oderufer wählte. Es blieb sonach die Strecke von Kosel über Ratibor nach Oderberg noch zu bauen, deren Ausführung sich obiger Verein zum Ziel setzte. Im Jahre 1840 wurden 150000 Thlr. gezeichnet und am 17. Januar 1841 wählte der Verein ein Komité, welches am 17. Juni desselben Jahres eine Aufforderung zu fernerer Subskription erließ.

Das Unternehmen war zur damaligen Zeit beinahe vermessen, denn auch kein einziger Banquier nahm daran Theil, dagegen bedeutende Grundbesitzer, geachtete Rechtskundige, tüchtige Kaufleute und ein Mann, dessen zähe und unerschütterliche Konsequenz nie einen Zweifel an die Möglichkeit des Gelingens aufkommen ließ, der Bürgermeister von Ratibor, Herr Schwarz. Mit vielfacher Ungunst kämpfend, schritt gedachtes Komité so unermüdlich als langsam vorwärts, vollendete die gründlichen Vorarbeiten, unbekümmert, ob die nöthigen Fonds gezeichnet würden oder nicht, und brachte freiwillig, ohne Anspruch auf Ersatz, jegliches Opfer an Zeit wie an Geld. Hatte es doch eine zweifache Garantie des endlichen Gelingens: die Ueberzeugung, daß die Staatsregierung die Dringlichkeit des Unternehmens erkennen müsse, und das Vertrauen in den einsichtsvollen Patriotismus der gesammten Umgegend.

Beides hat denn auch in der That auf das Glänzendste sich bewährt. Mit der Uebernahme des Protektorats von Seiten des Prinzen von Preußen, wonach der frühere Name Kosel-Oderberg in Wilhelmsbahn umgeändert wurde, und mit dem Eintritte des Fürsten Lichnowsky in das Komité im Jahre 1843 begann eine neue Aera der Thätigkeit für dasselbe.

Bis zum Monat Mai 1843 hatte sich der Betrag der Zeichnungen nur auf 156000 Thlr. erhoben, und da auch Oesterreichischer Seits noch nichts bezüglich des Weiterbaues von Leipnik verlautete, so war mit einiger Gewißheit nicht vorauszusehen, ob dem Unternehmen von Seiten des Staats eine höhere Wichtigkeit würde beigemessen werden, weshalb dies zuerst festzustellen war. Doch vorher glaubte man, sich der nothwendigen Geldmittel für den Fall versichern zu müssen, daß der Staat die bis dahin übliche 3½ prozentige Zinsgarantie bewillige. Aus dieser Ansicht entstanden die bedingten Zeichnungen, die so bedeutenden Beifall fanden, daß in wenig Tagen weit größere Kapitalien zur Disposition gestellt wurden, als erforderlich waren.

Mittlerweile kamen beinahe zur selben Zeit die Deputirten der oberschlesischen Gesellschaft von Berlin zurück und brachten die Genehmigung zum Bau über Kosel nach Neu-Berun mit. Die Staatskonzession für die Strecke von Kosel nach Oderberg zu erlangen und hieran die für das Unternehmen möglichst günstigen Bedingungen zu knüpfen, war daher die nächste Aufgabe des Komités. Der Fürst Lichnowsky, in Gemeinschaft des Bürgermeisters Schwarz und noch eines Komité-Mitgliedes, begaben sich deshalb nach Berlin und wußten das Unternehmen in solcher Bedeutsamkeit darzustellen, daß ihnen dort die Konzession zum Bau unbedingt zugesichert wurde, und auf den Fall, daß sie den Anschluß der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn an die Kosel-Oderberger Bahn beibrächten, wurden auch noch besondere Begünstigungen in Aussicht gestellt.

Das Komité setzte sich hierauf mit der Direktion der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn in nähere Verbindung, und nach einer Präliminar-Konferenz mit dem Baron Rothschild in Wittkowitz ward ein Komité-Mitglied nach Wien gesandt, um als Bevollmächtigter die Interessen der Kosel-Oderberger Eisenbahn bei der General-Versammlung der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn zu vertreten. In dieser General-Versammlung, die am 12. Dezember 1843 abgehalten wurde, ward beschlossen: „daß der Bau der Bahn von Leipnik über Weißkirchen und Ostrau nach Oderberg, zum Anschlusse an die preußische Bahn daselbst, sogleich in Angriff genommen und wo möglich bis Ende 1845 vollendet werden sollte.“

Hierauf eröffnete der Bevollmächtigte der Kosel-Oderberger Bahn, im Auftrage des Komités und auf Veranlassung eines Finanz-Ministerial-Reskriptes vom 16. November 1843, der Direktion der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn:

„daß die ganze Bahn von Kosel bis zur Landesgrenze bei Oderberg bis zum Schlusse des Jahres 1845 fertig gestellt werden sollte, falls bis dahin der jenseitige Bau zur Landesgrenze ebenfalls ausgeführt sein würde.“

Nach Rückkehr des Bevollmächtigten aus Wien wurde über das Resultat seiner dortigen Verhandlungen in der Komité-Sitzung vom 15. Dezember 1843 an den Finanz-Minister berichtet, worauf ein Ministerial-Reskript vom 4. Januar 1844 als Antwort erging, in welchem empfohlen ward, baldigst Deputirte mit ausreichender Instruktion und Vollmacht nach Berlin zu senden, damit wegen Ausführung der Bahn ein definitives Abkommen geschlossen, oder, wenn dieses nicht zu Stande kommen sollte, unverzüglich anderweitige Fürsorge getroffen werden könnte. Ferner eröffnete der Finanz-Minister, daß, da die Aktien der vom Staate bisher zu $3\frac{1}{2}$ Prozent garantirten Bahnen sich gleich über Pari gehoben haben, eine Garantie zu diesem Satze für die Bahn in keinem Falle gewährt werden würde, wonach die den Deputirten zu ertheilende Instruktion zu ermessen wäre. In Folge dieses Ministerial-Reskripts begaben sich die früheren drei Komité-Mitglieder nach Berlin, um ein endliches Resultat der langen Bestrebungen zu erreichen.

Aus den dortigen Unterhandlungen ergab sich, daß der Staat der Eisenbahn nur eine 3prozentige Zinsen-Garantie zusichern wollte, daß ferner für die hierdurch nach der Kabinets-Ordre vom 22. Dezember 1843 verlorene unbedingte pupillarische Deposital-Fähigkeit kein Ersatz gegeben, und daß endlich das Unternehmen vor allen Seitenbahnen zu gleichem Anschlusse nicht geschützt wurde. Hiergegen glaubten die Bevollmächtigten des Komités Einwendungen machen zu müssen, weshalb sie am 29. Januar eine Vorstellung dem Könige einreichten. Als Erwiderung hierauf erhielt das Komité einen Kabinets-Befehl des Prinzen von Preußen vom 15. Februar, ein Reskript des Justiz-Ministers vom 16. Februar und ein anderes des Finanz-Ministers vom 19. Februar, worin von Seiten des Königs ausnahmsweise die unbedingte pupillarische Depositalfähigkeit für den Fall der Annahme der 3prozentigen Zinsen-Garantie gewährt und ferner eröffnet wurde, daß ein immerwährender Schutz gegen jede Bahnanlage in Oberschlesien links der Oder, zum Anschluß an die österreichischen Bahnen, nicht zugesichert werden könne, daß es indessen zur Zeit nicht in der Absicht liege, östlich von Mittelwalde eine ins Oesterreichische führende Eisenbahn (außer der oberschlesischen) noch zu gestatten; endlich könne bei der gesichert erscheinenden Ausführung der Bahn nicht mehr als 3 Prozent Zinsen-Garantie bewilligt werden.

Dies war der Stand der Sache im Februar 1844; die Unterhandlungen, sowohl mit der österreichischen Bahn als mit der preußischen Staatsbehörde, waren beendet, und da die Vollmachten des Komités nicht weiter reichten, so wurde zur weiteren Beschlußfassung auf den 26. Februar 1844 eine General-Versammlung ausgeschrieben.

In derselben hatten sich zunächst die Zeichner, welche nur unter der Bedingung einer drei- und ein halbprozentigen Zinsen-Garantie gezeichnet hatten, zu erklären, ob sie, da der Staat diese nicht bewilligt, dennoch und zwar unbedingt Zeichner, resp. Mitglieder der Gesellschaft zu bleiben entschlossen wären, worauf einstimmige Bejahung dieser Frage folgte.

Die nach Lösung dieser Prinzipal-Frage konstituirte Gesellschaft faßte nunmehr folgende Beschlüsse:

1) Die unter erschwerenden Bedingungen zugesicherte Garantie des Staats für 3 Prozent Zinsen wurde einstimmig abgelehnt, und, da fernere Konzessionen nicht zu gewärtigen, der Bau ohne staatliche Garantie vorgezogen.
2) Von den beiden Bahnlinien, welche in Vorschlag waren und von denen die eine von dem Bahnhofe der Oberschlesischen Bahn zu Kandrzin bei Kosel, auf der rechten Seite der Oder, zur österreichischen Grenze an dem Olsaflusse unweit Oderberg geht, Ratibor in einer Entfernung von 800 Ruthen lassend; die andere die Oder bei Ratibor überschreitet und, dicht an der Stadt vorbei, am linken Oderufer aufwärts bis nach Oderberg läuft, wurde einstimmig die letztere Richtung gewählt.
3) Die Ablehnung der Staats-Garantie, und in Folge deren der Theilnahme des Staates zu $\frac{1}{7}$ des Anlage-Kapitals, so wie die durch Annahme der Bahnlinie am linken Oderufer vermehrten Baukosten, machten die Erhöhung des ursprünglich für die Linie am rechten Ufer veranschlagten Anlage-Kapitals von 900000 Thlr. nöthig. Nach Mittheilung der von dem Spezial-Ingenieur der Oberschlesischen Bahn, Lieutenant Hoffmann, entworfenen generellen Anschläge fiel der einstimmige Beschluß dahin aus, das Anlage-Kapital auf 1,200000 Thlr. festzusetzen.
4) Ueber die nach dem vorstehenden Beschlusse noch erforderlichen 300000 Thaler wurde einstimmig in der Art verfügt, daß sie durch Ausgabe neuer Aktien gedeckt werden sollen, bei welcher aber nur die schon angenommenen Gesellschafts-Mitglieder, nach einem von dem Herrn Bürgermeister Schwarz entworfenen Plane, zugelassen werden, so daß alle Aktionäre nach Verhältniß ihrer bisherigen Zeichnung, jedoch mit vorzugsweiser Begünstigung der kleinen Zeichner, betheiligt werden.
5) Der von dem Komité vorgelegte Statutenentwurf wurde mit sehr wenigen unerheblichen Abänderungen einstimmig angenommen.
6) Wurden auf Grund des Statuts die Direktoren und der Ausschuß gewählt.

Die Statuten und Anschläge wurden dem Finanz-Minister eingeschickt, worauf ein Reskript desselben vom 24. April 1844 erfolgte, wonach die eingereichten Statuten nunmehr nach beendigten Erörterungen zwischen sämmtlichen Ministerien zur Allerhöchsten Konzession und Bestätigung vorgelegt werden sollten. Ferner, daß das eingereichte Bauprojekt, und insbesondere der Oderübergang bei Ratibor, genehmigt werde, in so fern nicht etwa die der Königl. Regierung übertragene, unverzüglich vorzunehmende örtliche Prüfung einzelne, auf das ganze Unternehmen jedoch wenig einflußreiche Modifikationen erforderlich machen sollte. Daher werde denn auch die Königl. Regierung ohne weitere Rückfrage an das Ministerium die Genehmigung zum Bau ertheilen.

Unterm 10. Mai 1844 erschien hierauf die Allerhöchste Bestätigungs-Urkunde der Statuten, deren Inhalt folgender ist:

„Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen 2c. Nachdem zum Zwecke der Erbauung und Benutzung einer Eisenbahn, welche sich in der Nähe von Kosel der Oberschlesischen Eisenbahn anschließen und über Ratibor nach der Landesgrenze bei Oderberg zum Anschlusse an die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn führen soll, eine Gesellschaft mit einem Grund-Kapitale von 1,200000 Thlr. gebildet worden ist, wollen Wir zur Ausführung der gedachten Eisenbahn unter der Bedingung:

1) daß dabei den im militärischen Interesse zu stellenden Anforderungen und Bedingungen genügt werden muß;
2) daß die Bahn, Falls der Bau der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn bis an die Landesgrenze bei Oderberg bis zum Schlusse des Jahres 1845 ausgeführt wird, bis zu eben diesem Zeitpunkte fertig zu stellen ist; und
3) daß in Ansehung der Fahrten auf dieser Bahn sowohl die Genehmigung, als auch, um das nothwendige Ineinandergreifen mit den Fahrten auf anderen Bahnen zu sichern, die Abänderung der Fahrpläne Unserem Finanz-Minister vorbehalten bleibt,

hiermit Unsere landesherrliche Zustimmung ertheilen, indem Wir zugleich bestimmen, daß die in dem Gesetze über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 ergangenen allgemeinen Vorschriften, insbesondere diejenigen über die Expropriation, auf das oben bezeichnete Unternehmen Anwendung finden sollen.

Auch wollen Wir die vorerwähnte Gesellschaft unter der Benennung: „Wilhelms-Bahn-Gesellschaft" als eine Aktien-Gesellschaft nach den Bestimmungen des Gesetzes vom 9. November 1843 hierdurch bestätigen, und die anliegenden, mittelst gerichtlicher Verhandlung vom 26. Februar d. J. vereinbarten Statuten dieser Gesellschaft mit der Maaßgabe:

zu § 3, daß die Betheiligung bei anderen Eisenbahn-Unternehmungen der Genehmigung Unseres Finanz-Ministers bedürfen, und hinsichtlich der Fahrpläne die oben festgesetzte Bedingung zur Anwendung kommen soll;

zu §. 11, daß die Veräußerung und Vertheilung des Gesellschafts-Vermögens erst dann, wenn der Beschluß wegen Auflösung der Gesellschaft die Genehmigung des Staates erhalten hat, erfolgen darf;

zu §. 15, daß die Befreiung der ursprünglichen Aktionäre von der Verpflichtung zu ferneren Einzahlungen nach Einzahlung von 40 Prozent des Aktien-Kapitals nicht ohne Weiteres eintreten soll, sondern hierüber alsdann erst von dem Direktorium Beschluß zu fassen ist;

zu §. 48, daß den wirklichen oder stellvertretenden Mitgliedern des Direktoriums nicht gestattet sein soll, sich auf Lieferungsverträge mit der Gesellschaft einzulassen, oder bei solchen zu betheiligen,

in allen Punkten genehmigen.

Die gegenwärtige Konzessions- und Bestätigungs-Urkunde soll, nebst den Statuten, durch die Gesetz-Sammlung bekannt gemacht werden.

Gegeben zu Potsdam, den 10. Mai 1844.

(Gez.) Friedrich Wilhelm."

Die erste Einzahlung von 15 Prozent geschah in den Tagen vom 9. bis 15. Mai, die der zweiten vom 9. bis 16. Juli 1844.

Ueber die bis jetzt an der Bahn ausgeführten Arbeiten erwähnen wir das Nachstehende:

In den Monaten März und April 1844 fanden alle thunlichen Vorbe-

reitungen zur Beschaffung der erforderlichen Bauutensilien Statt. Die größeren Grundbesitzer gestatteten in der freundlichsten Weise den Beginn des Baues auf ihren Ländereien, so daß, nächst dem Wiederaufsuchen und Rektifiziren der Bahnlinie bei einzelnen Strecken, am 24. April desselben Jahres auf dem Gebiete des Fürsten von Lichnowsky in Krzizanowitz der erste Spatenstich geschehen konnte. Mittlerweile wurden, während hier nach und nach mehrere Schachten antraten, auch in den Teichen bei Markowitz am 29. April und bei Tworkau am 10. Mai die Erdarbeiten begonnen. Gleichzeitig fing man in den letzten Tagen des April beim herzogl. Ratiborschen Vorwerke Kempa, auf Babitzer Terrain, die Erdarbeiten durch zwei Schachte an, während, mit Ausschluß des fürstlich Hohenloheschen Brzezer Terrains, die Bahnlinie in einer Länge von 1400 Ruthen und einer Breite von vorläufig 4 Ruthen auf Hohenlohesch-Sackenhoimer und Dzirgowitzer, herzogl. Ratiborer-Solarnia- und Rendza-Terrain durchgeholzt wurde. Dasselbe geschah in einem zum Krzizanowitzer Terrain gehörigen Eichwalde. Obwohl die Arbeit auf den genannten Punkten der vielen Zwischenstrecken wegen, wo das Terrain noch nicht überlassen ist, bei erschwerter Beaufsichtigung und nur mit großer Mühwaltung fortgeführt werden konnte, so wurden doch, in gleichem Schritte mit Vermehrung der Arbeiterzahl und des Vorrathes an Geräthschaften, auch bei Birawa, so wie auf der Strecke zwischen Solarnia und Ratiborer-Hammer die Erdarbeiten begonnen.

Auf der ersten Sektion, von Kandrzin bis Ratibor, sind bis Ende Juni 1844 1) bei Birawa auf Sackenhoimer Gebiete in Angriff genommen: 1450 laufende Ruthen, von denen 650 vollendet sind. Bewegt wurden hier 4000 Schachtruthen Erde. 2) Bei Kempa und Ratiborer-Hammer wurden 960 laufende Ruthen, von denen bereits 140 abgenommen sind, und 3) bei Markowitz 190 Ruthen in Angriff genommen und dabei 3500 Schachtruthen Erde bewegt.

Auf der zweiten Sektion, von Ratibor bis Oderberg, sind bei Krzizanowitz 860 Ruthen in Angriff und 260½ davon vollendet. Bewegt wurden hier bereits 5291 Schachtruthen.

Faßt man diese einzelnen Positionen zusammen, so ergiebt sich, daß 1050½ laufende Ruthen, oder mehr als eine halbe Meile des Erddammes geschüttet und im Ganzen 3190 laufende Ruthen, mithin etwa ein und dreiviertel Meilen durch Erdschüttung sich in Arbeit befinden. Bewegt wurden im Ganzen 12791 Schachtruthen. Gegenwärtig (Ende Juni 1844) arbeiten 1193 Arbeiter unter 21 Schachtmeistern auf den vorbemerkten Bahnstrecken. Zu berücksichtigen ist besonders, daß jene zum Theil vollendeten Erdarbeiten die schwierigsten auf der ganzen Bahn sind, so daß für die Folgezeit ein bei weitem gesteigertes Resultat unter Anwendung gleicher Arbeitskräfte gewärtigt werden muß.

Nächst den Erdarbeiten sind bei der Oderbrücke unweit Ratibor die nöthigen Vorbereitungen zum Beginn der Rostarbeiten getroffen, und dieselben auch bei den Brücken über die Birawka, Ruda und Rudka eingeleitet worden. — Wegen des Baues der Oderbrücke bei Oderberg schweben Unterhand-

lungen mit den dabei betheiligten Privatpersonen und den Kaiserlich Oesterreichischen Behörden. Die zu den Brücken erforderlichen Mauerziegeln, Klinkern und Bruchsteine sind bereits sämmtlich verdungen. Ein Gleiches gilt von den Bruchsteinen zu den Fundamenten der Bahnhofs-Gebäude, so wie von dem gesammten, zu den Bauwerken der Bahn erforderlichen Kalke; etwa **150** Schachtruthen Steine und **3000** Kubikfuß gelöschten Kalkes sind sogar schon geliefert.

Wegen des ganzen Bedarfes an Eisenschienen ist zur Hälfte mit englischen, zur Hälfte indeß mit inländischen Produzenten kontrahirt worden, und sind Transporte von England bereits unterwegs. Eichene Querschwellen sind fast auf Höhe des ganzen Bedarfs zum Preise von **14** bis **22½** Sgr. franco Bahn verdungen. — Vier Lokomotive leichterer Art, zum Preise von **11500** Thlr. das Stück, wurden bei Borsig in Berlin bereits bestellt.

Nachdem das Statut der Wilhelmsbahn der Gesetzsammlung einverleibt worden ist, soll nunmehr mit der Expropriation unverzüglich vorgeschritten werden, wo eine gütliche Einigung nicht zu bewirken sein wird. Namentlich steht dann zu erwarten, daß einzelne Besitzer kleinerer Grundstücke, besonders in der Nähe von Ratibor, welche bisher einem vaterländischen Unternehmen ihre Mitwirkung versagt haben, zur Ermäßigung ihrer überspannten Forderungen genöthigt sein werden. Die Projekte zu den Ratiborer Bahnhofs-Gebäuden, als Empfangshaus, Lokomotiv-, Wagen- und Güterschuppen u. s. w. sind bereits vollendet und liegen gegenwärtig dem Direktorium zur Beschlußnahme vor.

### b. Richtung und Länge der Bahn, so wie
### c. Krümmungs-Verhältnisse.

Da die Oberschlesische Eisenbahn bei Kandrzin das Flußthal der Oder verläßt, um sich nach Gleiwitz zu wenden, so war hierdurch der Anknüpfungspunkt für den Anschluß der Verbindungsbahn gegeben, während für den Anschluß mit der Ferdinands-Nordbahn die Gegend bei Oderberg festzuhalten war. Unter Mitwirkung des Ober-Ingenieurs Rosenbaum von der Oberschlesischen Bahn wurde die Trace für die Kosel-Oderberger Bahn festgestellt und durch den Regierungs-Kondukteur Sabinsky abgesteckt.

Im Allgemeinen folgte dieselbe der Richtung des Oderstromes, und da sie bei der Breite des Flußthals meist in der Niederung fortgeführt werden konnte, so ergab sich hieraus für die Bahn der Vortheil günstiger Steigungs-Verhältnisse bei geringen Erdarbeiten.

Kandrzin liegt auf dem rechten, Ratibor auf dem linken, Oderberg aber wieder auf dem rechten Oderufer. Die große Wichtigkeit Ratibors für die Verkehrs- und Handelsverhältnisse dieser Gegend von Oberschlesien machten es sehr wünschenswerth, die Stadt selbst zu berühren; auch beginnt hier die Oder schiffbar zu werden, und deshalb mußte es ebenfalls wichtig sein, die Land- und Wasserstraße in möglichst nahe Berührung zu bringen, um nach Umständen von einer auf die andere übergehen zu können. Sollte dies jedoch geschehen, so mußte bei Ratibor für die Eisenbahn ein Uferwechsel Statt fin-

den, welcher sich bei Oderberg wiederholte. Aber nicht allein das Bedürfniß, Ratibor und die hier schiffbar werdende Oder in direkte Verbindung mit der Eisenbahn zu bringen, sprachen für dieses Projekt, sondern auch der Umstand, daß der Anschluß auf dem rechten Oderufer wegen der Ueberschreitung des Inundationsthales der Olsa, etwa 200 Ruthen oberhalb ihrer Einmündung in die Oder, erhebliche Schwierigkeiten verursacht. Allerdings fiel die Behebung derselben nicht sowohl der in Rede stehenden Kosel-Oderberger Bahn, als vielmehr der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn zur Last; diese Schwierigkeiten und die Würdigung derselben schienen es aber auch zu sein, welche jene Gesellschaft zu dem Verlangen veranlaßte, daß bei Ratibor über die Oder gegangen und die Bahn auf dem linken Oderufer gegen Oderberg geführt werde.

Die Oder wie die Olsa, bei ihrer Vereinigung noch beide den Karakter von Gebirgswässern führend, erleiden eine öftere und bedeutende Anschwellung, die in ihrer Wechselwirkung am Vereinigungspunkte leider oft bedeutende Ueberfluthungen erzeugen. Mit diesen Uebelständen würde die Ferdinands-Nordbahn auf der Strecke zwischen der Olsa bis oberhalb Oderberg zu kämpfen haben, und es war kaum vorauszusetzen, daß dieselbe auf einen Anschluß an diesem Punkte, wenn er ihr von der Kosel-Oderberger Gesellschaft zugemuthet werden sollte, eingehen würde.

Die Kosten des Oder-Ueberganges bei Oderberg, so weit dieselben der Gesellschaft für die Kosel-Oderberger Bahn zur Last fielen, waren wenig bedeutender als die des Ueberganges über die Olsa, und die Verlängerung der Bahn um 1150 Ruthen, oder etwas über eine halbe Meile, welche dieselbe erfuhr, wenn der Anschluß selbst bei Oderberg erfolgte, war ebenfalls nicht in Betracht zu ziehen, da dafür durch ein höheres Fahr- und Transportgeld Entschädigung gewährt, der Weg zwischen Wien und Breslau aber nicht verlängert wurde. Es blieben daher nur noch die durch den Oder-Uebergang bei Ratibor entstehenden Mehrkosten zu rechtfertigen, was einerseits durch den schon oben angedeuteten Vortheil der unmittelbaren Berührung der Stadt und die zu bewirkende, ebenfalls unmittelbare Verbindung der beiden Haupt-Transportmittel, der Eisenbahn und der Wasserstraße, geschehen ist, andererseits durch das nicht eines berücksichtigungswerthen Grundes entbehrende Verlangen der Direktion der Ferdinands-Nordbahn motivirt wird. —

Gleichwohl haben sich die von dem Komité der Kosel-Oderberger Bahn angeordneten Vorarbeiten nicht blos auf die Veranschlagung einer der beiden angedeuteten Linien bezogen, sondern es sind beide vollständig nivellirt worden.

Hinter dem Dorfe Kandrzin zweigt sich die Kosel-Oderberger Bahn von der Oberschlesischen ab, durchschneidet, Alt-Kosel rechts lassend, einen Theil der Schlawentziter Haide, überschreitet die Birawka, geht zwischen den Ortschaften Birawa und Sackenhoim durch bis dicht an das Dorf Solarnia heran. Sich hier rechts wendend, durchschneidet dieselbe die herzoglich Ratiborer Forst und überschreitet dicht unter dem Dorfe Ratiborer-Hammer die Buda, so wie den von diesem Bache abgeleiteten Mühlgraben. Hierauf geht dieselbe, einen anderen kleinen Theil der herzoglich Ratiborer Forsten durchschneidend, zwischen den Ortschaften Nendza und Schichowitz hindurch, bis an das Dorf

Babitz heran, und, sich hier brechend, nach dem unteren Ende des Dorfes Markowitz, einen Theil des großen Markowitzer Teiches abschneidend. Die abgesteckte und nivellirte Linie verlängert sich hier noch etwa bis 100 Ruthen vor deren Uebergang über die von Ratibor nach Rybnik führende Chaussee, wo sich die auf das linke Oderufer übergehende Linie mit einem Viertelskreise abzweigt, oberhalb des Dorfes Ostrog die Oder passirt und sich nunmehr mit einer ziemlich scharfen Krümmung wiederum links wendet, den sogenannten Doktordamm nur eben berührend. Von hier aus folgt sie, der Hauptsache nach, dem Laufe der Oder, wendet sich unterhalb des Dorfes Sudoll ein Weniges links, schneidet ein kurzes Stück des Psinna-Grabens ab, welcher jedoch rechts der Bahn verlegt werden soll, und überschreitet unterhalb Benkowitz den Psinna-Bach, geht weiter hin durch einen kleinen Theil der Tworkauer Teiche und hält sich von hier ab fortwährend an dem Höhenrande längs des Oderthales. Krzizanowitz rechts lassend, erreicht sie mit einer scharfen Biegung nach links das untere Ende des Dorfes Roschkau, wo der Abbau zweier unbedeutenden Gebäude von Bindwerk nöthig wird; vor dem Dorfe Zabekkau wendet sich die Bahn noch einmal rechts und überschreitet unterhalb Oderberg die Oder ziemlich normal. Der Uebergang würde sich durch Abschneidung der daselbst befindlichen Serpentine mittelst eines Durchstichs wesentlich verbessern und dabei der Vortheil erreichen lassen, die Haupt-Oderbrücke vor Vollendung des Baues im Trocknen zu bauen.

Die auf dem rechten Oderufer abgesteckte und nivellirte Linie behält die von Markowitz angenommene Richtung bis kurz vor dem Dorfe Brzezin bei, wendet sich jedoch um den dort befindlichen Teich ziemlich scharf links, die Richtung nach dem Vorwerk Papprotnik einschlagend, welches dieselbe, durch eine kleine Biegung nach rechts vermeidend, links liegen läßt. Sie wendet sich hierauf wieder mehr rechts, durchschneidet die Teiche unterhalb Grabowka, geht links vom Vorwerke Klicont vorbei, wendet sich hierauf abermals etwas rechts, die Bluschizauer Teiche durchschneidend, wirft sich hierauf nochmals etwas links, und einen Theil des großen Groß-Gorczitzer Teiches abschneidend, erreicht sie endlich das Ufer der Olsa oberhalb des Dorfes Olsau.

Gegen die Führung der beiden Linien ist durchaus nichts einzuwenden, da es eben so sehr vermieden worden ist, tief in das Inundationsthal hinabzusteigen und sich dadurch der Ueberfluthung der Bahn auszusetzen oder eine kaum zulässige erhebliche Verengerung des Inundationsthales herbeizuführen, als andererseits weit in die hohen Thalränder einzuschneiden.

Die beiden Linien oberhalb Markowitz unterscheiden sich dadurch, daß die auf dem linken Oderufer mehr ihre Direktion beibehält, dagegen bei Krzizanowitz, wo die Oder an den rechtseitigen Thalrand scharf herantritt, einige erhebliche Erdarbeiten erheischt, wogegen die Linie des rechten Oderufers öfters genöthigt ist, ihre Richtung zu ändern und viele Teichländereien durchschneidet, welche zum großen Theil auch bewässert werden. — Eben so hält sie sich mehr im Inundationsthale und erheischt daher auf dem größten Theile ihrer Länge eine fortwährende Aufdämmung, für welche der Boden aus dem

Seitenterrain entnommen und zum Theil der Teiche wegen ziemlich weit transportirt werden muß.

Von der Linie, welche sich nach dem linken Oderufer wendet und die im Ganzen, von Kandrzin bis an die Oder, bei Oderberg eine Länge von 14150 Ruthen hat, sind 11280 Ruthen gerade und 2870 Ruthen liegen in Kurven, deren im Ganzen 11 vorkommen. Davon ist eine bei dem Bahnhofe zu Ratibor mit 250 Ruthen, sieben mit 500 und drei mit 1000 Ruthen Halbmesser beschrieben. Der kleine Radius für die Kurve am Bahnhofe zu Ratibor ist deshalb ohne Nachtheil, da hier doch langsam gefahren werden muß.

Auf der Linie, welche auf dem rechten Ufer verbleibt, von im Ganzen 13000 Ruthen Länge, sind 10680 Ruthen gerade und 2320 Ruthen liegen in Kurven. Es kommen davon ebenfalls 11 vor, wovon drei mit 1000 Ruthen, sieben mit 500 Ruthen und eine mit 300 Ruthen Radius beschrieben sind. Die letztere liegt beim Vorwerke Brzezin und ist 310 Ruthen lang.

Wie schon in dem geschichtlichen Theile der Bahn erwähnt ist, so wurde in der General-Versammlung vom 26. Februar 1844 der Beschluß gefaßt, daß die Linie auf dem linken Ufer der Oder ausgeführt wird. Es dürfte jedoch in der vorhin angegebenen Richtung, nach dem Urtheile des Spezial-Ingenieurs der Oberschlesischen Bahn, Lieut. Hoffmann, eine Veränderung des Oder-Ueberganges bei Ratibor aus mehreren Gründen eintreten. Bei sehr hohen Wasserständen der Oder bildet sich eine Hauptströmung des Fluthwassers längs des ziemlich steil abfallenden rechtseitigen Thalrandes, während das Dorf Ostrog und das nächst gelegene Terrain ganz und letzteres zum großen Theil wasserfrei liegt. Die Richtung dieser Fluthströmung geht ziemlich normal auf die von Ratibor nach Rybnik führende Straße und daher tangentional auf den Bogen, welchen die Eisenbahn hier nach der Stadt Ratibor hin macht. Es erwächst hieraus eine sehr große Schwierigkeit für die Anlage der Fluthbrücken, da diese seitwärts der Statt findenden Strömung zu liegen kommen, weshalb anzunehmen ist, daß das Fluthwasser, zwischen dem Eisenbahndamme und dem höheren Thalrande eingeklemmt, sich bedeutend aufstauen wird, ehe es durch die im Eisenbahndamm zu erbauenden Fluthbrücken Abzug gewinnt.

Außerdem berührt die abgesteckte und nivellirte Linie auf dem linken Ufer nur eben den Schutzdamm gegen die Oder und entfernt sich sodann wieder von der Stadt. Es fehlt hierbei durchaus an einem geeigneten Platze für den Bahnhof, da der Raum zwischen dem Schutzdamme und dem Oderufer für eine derartige Anlage sehr beschränkt, der Inundation sehr ausgesetzt ist und jedes Zufuhrweges von der Stadt aus entbehrt, das Terrain auf der Landseite des Schutzdammes aber sehr tief liegt und sich erst gegen die Stadt hin erhebt.

Die mehrerwähnte Fluthströmung am rechtsseitigen Thalrande wendet sich jedoch in der Nähe des Markowitzer Teiches scharf links, parallel mit der Richtung des Teichdammes, das Dorf Ostrog aber ist in der Mitte seiner Länge ziemlich weitschichtig gebaut, so daß es möglich sein würde, mit Hinwegräu-

mung von einem, höchstens zwei elenden Bindwerks-Häusern, die Eisenbahn durchzuführen.

Der Lieutenant Hoffmann glaubt daher diese Trace durch das Dorf Ostrog für den Oder-Uebergang in Vorschlag bringen zu müssen, da hierdurch die oben erwähnten wesentlichen Nachtheile beseitigt werden. Diese neue Linie durchschneidet, nachdem sie den Markowitzer Teich verlassen hat, die Fluthströmung, so wie die Oder, in fast ganz normaler Richtung, geht bis dicht an die Stadt Ratibor heran, wo sich eine sehr vortheilhafte Gelegenheit zur Anlage des Bahnhofes darbietet, welcher in nahe, fast unmittelbare Verbindung mit der Stadt tritt.

Der Radius für die Kurve kann größer gewählt werden, die Doppelkurve wird vermieden, die Länge der Bahn abgekürzt, an der Länge der Fluthbrücke wird gespart, und die Höhe des Dammes in der Nähe vom Markowitzer Teiche verringert werden können, weil bei der zweckmäßigen Abführung der Fluthwässer weniger ein Aufstau des Wassers zu besorgen ist.

Dieser angeführten Vortheile wegen wird die Ausführung dieser Linie wohl erfolgen, da zu erwarten steht, daß die Königl. Regierung bei der vorzunehmenden örtlichen Prüfung sich ebenfalls dafür entscheiden wird.

### d. Steigungs-Verhältnisse.

Die Steigungs-Verhältnisse beider Bahntracen sind als sehr günstig anzusehen. Die größte vorkommende Steigung beträgt 1 : 300 und die Länge einer so steilen Ansteigung nur 450 Ruthen.

Auf dem ersten, beiden Linien gemeinschaftlichen Theile der Bahn müssen 45¼ Fuß errungene Steigung aufgegeben werden, auf der Fortsetzung nach und auf dem linken Ufer 10½ Fuß, auf der Fortsetzung längs dem rechten Oderufer 11 Fuß.

### e. Veranschlagte Anlagekosten.

Die Gesammtkosten für die bei Ratibor über die Oder gehende Linie von 14150 Ruthen oder etwa 7 Meilen Länge betragen 169500 Thlr.; diejenigen der auf dem rechten Ufer verbleibenden 993100 Thlr., bei einer Länge von 13000 Ruthen oder etwa 6½ Meilen. Es kommt hiernach die Meile auf ersterer Trace auf etwa 165300 Thlr., auf letzterer auf 152785 Thlr. zu stehen.

Die gewählte Linie wird daher, wenn man den durch ihre größere Länge erforderlichen Mehraufwand, welcher durch den Ertrag eines dafür höher zu stellenden Fahrgeldes gedeckt wird, berücksichtigt, etwa 92400 Thlr. mehr als die andere Linie kosten.

Die Veranschlagung der Erdarbeiten beider Bahnlinien ist speziell angefertigt, und sind hierbei die Erfahrungen benutzt worden, welche die Ausführung der Arbeiten an der Oberschlesischen Bahn an die Hand gegeben hat. Die allerdings nicht unerheblichen Brückenbauten haben nur geschätzt werden können, jedoch gaben dafür die ähnlichen, mitunter selbst in den Maaßen ganz übereinstimmenden Bauausführungen der Oberschlesischen Bahn an der

Neisse und bei Oppeln genügenden Anhalt, so wie es nicht fehlen konnte, auch für die kleineren Brücken ähnliche speziell veranschlagte Bauwerke im Oberschlesischen Eisenbahntrakte zum Anhalt aufzufinden.

Die Zahl und Größe der Brücken (davon Näheres unter f, Bau der Bahn, bedeutende Bauwerke) wird überdies gewiß ausreichen und in manchen Stücken noch eine Ermäßigung erfahren können.

Der Haupttitel des Anschlags ist der Oberbau, und auch hier werden die zum Grunde gelegten Preise gewiß ausreichen. Der Zentner Eisenschienen ist mit 4 Thlr. 25 Sgr. franko Baustelle in Anschlag gebracht worden, während die letzt kontrahirten Schienen für die Oberschlesische Bahn franko Breslau sich mit 3 Thlr. 13 Sgr. 5 Pf. pro Zentner berechnen, und wird also auch noch eine nicht unbedeutende Erhöhung des Preises eintreten können, ohne den Anschlag zu erreichen. Die eichenen Schwellen sind mit 1 Thlr. veranschlagt und werden gewiß bedeutend unter diesem Preise zu beschaffen sein. — Ein Gleiches gilt von allen übrigen Anschlagsätzen.

Zur Beurtheilung der Kosten für die Bahnhöfe haben ähnliche Baulichkeiten der Oberschlesischen Bahn, über welche Anschläge existiren, zum Anhalt gedient. Die Preise der Drehscheiben, Wasserkrahne, Ausweichungen u. s. w. sind nach den bei Ausführung der Oberschlesischen Bahn gezahlten angenommen worden. Ein Gleiches gilt von den Maschinen und Fahrzeugen.

Bei der Erwerbung des Terrains soll die erforderliche Breite für Doppelbahn (26' Kronenbreite) beschafft werden, obwohl vorerst die Erdarbeiten nur für ein Geleise oder 15' Kronenbreite zur Ausführung gebracht werden sollen. Bei der durchschnittlich nur geringen Höhe der Auf- und Abträge ist eine mittlere Breite von 5 Ruthen angenommen worden. Der Boden von Kandrzin bis gegen Markowitz hin besteht größtentheils aus einem wenig ergiebigen Sandboden; oberhalb Ratibor wird er besser, obwohl auch hier mitunter noch Sandboden vorkommt. Aus diesem Grunde ist auch der Preis für Gewinnung des Bodens bei den Erdarbeiten oberhalb Ratibor um einen Silbergroschen höher gestellt worden.

Der Morgen Forstland ist mit 80 Thlr., der Morgen Acker- und Wiesenland mit 160 Thlr. durchschnittlich veranschlagt worden, und ist zu erwarten, daß diese Preise im Durchschnitt nicht erreicht werden.

Das Terrain zur Ausschachtung und zur Ablagerung von Erde, welches nach geschehener Benutzung den Eigenthümern wieder zurückgegeben werden kann, ist mit 130 Thlr. in Ansatz gebracht worden, das Terrain für den Bahnhof zu Ratibor, wegen der Nähe der Stadt, mit 200 Thlr. pro Morgen.

Entweder in Roschkau oder in Bluschizau müssen ein Paar unbedeutende Bindwerksgebäude der Bahn wegen abgebrochen werden, und ist für den Anbau eines jeden, bei Wiederbenutzung des Materials, die Summe von 500 Thaler in Anschlag gebracht worden, welche gewiß ausreicht, um die Besitzer zufrieden zu stellen.

Digitized by Google

f. Art des Bahnbaues, bedeutende Bauwerke.

Wie schon erwähnt, soll das Terrain für einen Dammkörper von 26 Fuß Kronenbreite erworben, dagegen dieser nur auf eine Kronenbreite von 15 Fuß hergestellt werden. Die Seiten des Dammes wie der Einschnitte werden anderthalbfüßig abgeböscht und die letzteren außer mit einem 2 Fuß breiten Grabenbankett noch auf zu 6 Fuß Höhe mit einem anderthalb Fuß breiten Bankette versehen. In den Einschnitten und da, wo die Bahn sich nicht mindestens 2 bis 3 Fuß über das anliegende Terrain erhebt, werden zu beiden Seiten der Bahn 2 Fuß in der Sohle breite Gräben angelegt, deren Sohle mindestens 2 Fuß unter der Krone des Dammes liegt. Bei größerer Dammhöhe kommen nur dann Gräben vor, wenn es die Abführung des Wassers längs der Bahn erfordert.

Das Geleise soll 4 Fuß $8\frac{1}{2}$ Zoll Englisch oder 4 Fuß $6\frac{1}{4}$ Zoll Preußisch im Lichten haben, also der im Preußischen allgemein eingeführten Spurweite entsprechen. Die Krone des Planums erhält eine sehr starke Wölbung zur raschen Ableitung des Regenwassers.

Die Ausführung des Oberbaues ist in derselben Art und Weise angenommen worden, die bei der Oberschlesischen Bahn eingeführt ist und insbesondere bei deren Fortsetzung jenseits Oppeln beobachtet wird. Die eichenen, 8 Fuß langen, 12—14 Zoll breiten und 6—7 Zoll starken Schwellen liegen auf einer 6—8 Zoll starken festgestampften Unterbettung von gesiebtem Kies. Die Schienen erhalten die sogenannte Vignoles'sche Form und eine Schwere von 18 Pfund pro Fuß. Die Schwellen liegen 3 Fuß von Mitte zu Mitte entfernt, und werden die Schienen durch Hackennägel auf ihnen befestigt. Unter die Stöße kommen besondere Unterlagsplatten von 5 Zoll Breite und 7 Zoll Länge zu liegen, durch welche 4 Hackennägel getrieben werden. Die Schienenenden stoßen nicht scharf an einander, sondern es wird durch Einlagen von Schusterspan ein Zwischenraum für deren Ausdehnung bei Temperaturwechsel gebildet.

Aus dem Umstande, daß die Bahn sich längs des Oderstromes im Flußthale fortbewegt, folgt natürlich, daß eine große Menge kleiner Gräben und Flüßchen, welche sich in die Oder ergießen, überbrückt werden müssen. Die im Anschlage für desfallsige Bauwerke angenommenen Weiten werden hoffentlich überall als genügend befunden werden, und sind dieselben nach weiter ober- und unterhalb liegenden Bauwerken bestimmt worden. Größere Brükken kommen vor: über die Birawka, über die Ruda und den zugehörigen Werkgraben und über die Psinna auf dem linken Oderufer. Der Psinnagraben, welcher das Wasser zum Betriebe von Mühlen nach Ratibor führt, muß verlegt werden, um eine doppelte und schräge Ueberbrückung desselben zu vermeiden.

Schon unter Richtung der Bahn wurde darauf hingedeutet, daß bei der Art, wie der Uebergang bei Ratibor nach der nivellirten Trace bewirkt wird, eine Anstauung des Fluthwassers zu besorgen steht, und deshalb wurde im Projekt die Dammkrone durch das Inundationsthal der Oder bei Ratibor

durchweg horizontal, und zwar 6 Fuß höher als der höchste bekannte Wasserstand der Oder am Uebergangspunkte selbst, angenommen, obwohl gegenwärtig, wo keine Beschränkung des Abflusses Statt findet, der Spiegel des Fluthwassers bei Markowitz gewiß niedriger als oberhalb der Ratibor-Rybniker Chaussee liegen wird. Bei einer vortheilhafteren Lage der Fluthbrücken, wie solche durch die vorgeschlagene Verlegung des Ueberganges erzielt werden wird, dürfte die Besorgniß einer bedeutenden Aufstauung verschwinden und die Dammkrone dem Gefälle des Stromes entsprechend gesenkt werden. Für die Weite der Oderbrücke ist die gegenwärtig bestehende als maaßgebend angenommen worden; für die Ermittelung der Fluthbrücken hat ein älteres Profil der Ratibor-Rybniker Chaussee, welche bei Hochwässern zum großen Theil überfluthet wird, als Anhalt gedient.

Für die Höhenbestimmungen der Bahnkrone auf dem rechten Oderufer oberhalb Ratibor war es wünschenswerth, die größte Höhe der Inundation kennen zu lernen. Der Kondukteur Sabinsky hat es versucht, dieselbe unter Benutzung der von ihm für die Königl. Regierung ausgeführten Strom-Nivellements zu ermitteln, und glaubt der Spezial-Ingenieur Hoffmann, daß sie eher zu hoch als zu niedrig liegen. Dessenungeachtet ist überall die Bahnkrone mindestens um einen Fuß höher gehalten worden.

An Brücken und Durchlässen kommen in den projektirten Bahnstrecken vor:

## I. Auf der Strecke von Kandrzin bis Markowitz.

1 Hauptbrücke über die Birawka von drei Feldern, und zwar 2 à 27 und 1 à 32 Fuß mit massiven Pfeilern und verzahnten Balken.

2 dergleichen über die Ruda und den aus ihr abgeleiteten Mühlengraben, jede von 2 Feldern à 28 Fuß weit mit massiven Pfeilern und verzahnten Balken, außerdem

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Brücke . | 12 | Fuß | im | Lichten | weit, |
| 1 | " . | 10 | " | " | " | " |
| 2 | Brücken . | 8 | " | " | " | " |
| 4 | " . | 6 | " | " | " | " |
| 12 | " . | 4 | " | " | " | " |
| 7 | Durchlässe | 3 | " | " | " | " |
| 13 | " . | 2 | " | " | " | " |

Zusammen . 43 Brücken und Durchlässe mit 355 laufende Fuß Oeffnung.

## II. Auf der Fortsetzung von Markowitz nach und auf dem linken Oderufer.

1 Brücke über die Oder von 2 Feldern à 28 und 5 Feldern à 33 Fuß lichter Weite.

5 Fluthbrücken bei Ratibor von zusammen 10 Feldern à 28 und 8 Feldern à 33 Fuß lichter Weite.

1 Brücke über die Psinna von 2 Feldern à 28 und 2 Feldern à 33 Fuß.
1 Fluthbrücke bei Oderberg von 2 Feldern à 28 Fuß.
2 Brücken à 28 Fuß weit bei Zabelkau und Roschkau, sämmtlich mit massiven Stirnen und Pfeilern, so wie mit verzahnten Balken.

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Brücke | 10 | Fuß | im | Lichten | weit, |
| 2 | Brücken | 8 | " | " | " | " |
| 6 | " | 6 | " | " | " | " |
| 11 | " | 4 | " | " | " | " |
| 9 | " | 3 | " | " | " | " |
| 6 | " | 2 | " | " | " | " |

Zusammen . 45 Brücken mit einer gesammten lichten Weite von 1144 laufende Fuß und außerdem die Hälfte der Brücke über die Oder bei Oderberg.

Auf der Fortsetzung auf dem rechten Oderufer waren projektirt:

1 Fluthbrücke für die Hochwasser der Olsa mit 2 Feldern à 28 und 3 Feldern à 33 Fuß weit.
1 Fluthbrücke von 2 Feldern à 15 Fuß weit im Groß-Gorzitzer Teiche, falls daselbst ein Dammbruch eintreten sollte.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Brücke | . | 12 | Fuß | im | Lichten | weit, |
| 8 | Brücken | . | 10 | " | " | " | " |
| 6 | " | . | 8 | " | " | " | " |
| 7 | " | . | 6 | " | " | " | " |
| 5 | " | . | 4 | " | " | " | " |
| 17 | Durchlässe | | 13 | " | " | " | " |
| 2 | " | | 2 | " | " | " | " |

Zusammen . 48 Brücken und Durchlässe, welche im Ganzen 442 Fuß lichte Weite und außerdem die Hälfte der Brücke über die Olsa haben.

Es geht hieraus hervor, daß die Anzahl der Brücken auf der auszuführenden Linie bedeutend größer ist als auf der, welche nicht in Angriff genommen wird. —

Die Anzahl der Wegeübergänge hat theils wegen Mangels spezieller Situationspläne, theils deshalb nicht ganz bestimmt werden können, weil solches überhaupt erst nach Abschluß der Verträge mit den Grundbesitzern vollständig möglich ist. Es sind daher durchschnittlich auf die Meile 15 Stück angenommen worden, was um so mehr ausreichen wird, als ein großer Theil Forstlandes durchschnitten wird, wo wenige Uebergänge erforderlich sind.

Auf der Linie von Kandrzin, nach dem linken Oderufer übergehend bis nach Oderberg, sind

103 Wegeübergänge im Planum der Bahn,
2 Wegedurchführungen unter der Bahn und
1 Ueberbrückung eines Einschnittes angenommen worden.

Diese Uebergänge werden eben so ausgeführt, wie dies bei der Oberschlesischen Bahn der Fall ist. Die eichenen Schutzschwellen werden nämlich in die Unterlagsschwellen eingekämmt und mit Eisen beschlagen. Der Raum zwischen denselben, so wie auch auf den äußern Seiten derselben, wird nach Umständen mehr oder weniger abgepflastert. Schub-Barrièren schließen auf beiden Seiten den Uebergang, und die Böschungen der zu den Uebergängen führenden Rampen werden mit Verzäunungen versehen.

Die nöthigen Telegraphen sind zweiarmig mit Körben und Laternen für die Nachtsignale.

Der Hauptbahnhof befindet sich zu Ratibor, und unter Voraussetzung eines selbstständigen Betriebes sind daselbst nachstehende bauliche Einrichtungen angenommen worden:

1) Ein Empfangshaus nebst Dienstwohnungen für den Inspektor und zwei Beamten;
2) ein Direktorial-Gebäude, enthaltend eine Wohnung für den Ingenieur (zugleich Betriebs-Direktor), die Hauptkasse, die Büreaus und das Sessionszimmer der Direktion;
3) ein Lokomotivschuppen für 6 Lokomotive, mit Schmiede, Wasser-Station und Wohnung des Maschinenmeisters;
4) ein Wagenschuppen für 12 Wagen;
5) ein Güterschuppen;
6) eine Drehscheibe und das sonst zu einem dergleichen Etablissement Erforderliche.

Sollte eine direkte Verbindung des Bahnhofes mit der Oder zum Umladen der Güter auf die Stromfahrzeuge, wie wahrscheinlich, als wünschenswerth erscheinen, so kann dies dadurch erreicht werden, daß bis an die Oderbrücke ein Stück Doppelbahn gelegt wird, um die Transportwagen heranzuschieben.

Da die Entfernung des Bahnhofes zu Ratibor bis Kandrzin über vier Meilen beträgt, so wird auf dieser Strecke die Etablirung einer Wasserstation nöthig, und scheint hierzu Ratiborer-Hammer der geeignetste Ort, um so mehr, als der Ort jetzt schon, wegen des Hammerwerks, der Brettmühle, der Oberförsterei u. s. w., einen mehr als gewöhnlichen Verkehr besitze. Es ist daher hier ein Stück Doppelbahn nebst Wasserstation und kleinem Stationsgebäude, in welchem zugleich der Beamte Wohnung findet, angenommen worden.

Auf dem Bahnhofe zu Kandrzin und zu Oderberg wird die zeitweilige Unterbringung einer Dampfmaschine erforderlich, so wie an beiden Punkten die Aufstellung von Wagen der Gesellschaft nöthig wird. Deshalb wurde an beiden Orten die Erbauung von besonderen Wagenschuppen für 9 Wagen veranschlagt, außerdem aber noch als Abfindungssumme für die Mitbenutzung eines Lokomotiveschuppens für 2 Maschinen nebst Wasserstation und Zubehör, so wie einer großen Drehscheibe die Hälfte der dafür erforderlichen Baukosten in Ansatz gebracht.

f. Betrieb.

Was den Betrieb auf der Kosel-Oderberger Bahn anbelangt, so wird derselbe sich nach dem Betriebe auf der Oberschlesischen und Kaiser-Ferdinands-Nordbahn richten müssen, da ihr die Lösung der Aufgabe obliegt, diese beiden Bahnen mit einander zu verbinden. Die Entfernung zwischen Wien und Breslau, etwa 54 Meilen, wird im Sommer in einem Tage zurückzulegen sein, indem, wenn die Züge Morgens 6 Uhr an beiden Orten abgehen, sie den Bestimmungsort um 9 Uhr Abends bequem erreichen können. Zu der wechselseitigen Verbindung werden täglich zwei Maschinen im Betriebe sein müssen, eine dritte ist als Hülfsmaschine in Bereitschaft zu halten; es werden daher drei Maschinen im Dienst sein, und ist deshalb der Etat auf die doppelte Anzahl, auf 6, angenommen worden, was jedenfalls für die kurze Strecke ausreichen wird; eben so die Anzahl der Personen- und Güterwagen. Die ersteren gewähren Raum für 1160 Passagiere, und die Lastwagen reichen zum Transport von 1600—1800 Ztr. aus, was für den Verkehr der Bahn aller Wahrscheinlichkeit nach genügen wird.

## 16. Brieg-Neisser Eisenbahn.

Schon vor längerer Zeit hatten sich sowohl zu Breslau als auch zu Neisse Gesellschaften zur Ausführung einer Zweigbahn von der Oberschlesischen Eisenbahn nach Neisse gebildet, welche sich jedoch nach kurzer Frist vereinigten. Neisse ist nächst Breslau die wichtigste Stadt in Schlesien und rechtfertigt daher den Bau einer Eisenbahn um so mehr, als auch die Handelsstraße über Neisse und Neustadt nach dem Oesterreichischen von großer Wichtigkeit ist. Die wesentlichsten Vorarbeiten wurden unter der Leitung des Ober-Ingenieurs Rosenbaum gemacht und lieferten wider Erwarten sehr günstige Resultate.

Das Projekt wurde in der Provinz mit großem Beifall aufgenommen; zur kräftigen Förderung desselben fand am 28. November 1843 eine Versammlung der Breslauer Gesellschaft Statt, welcher ein Komité-Mitglied der Neisser Gesellschaft beiwohnte. Durch ein Reskript vom 12. Dezember 1843 erhielt die Gesellschaft durch den Finanz-Minister die Aufforderung, Behufs der Erlangung der Allerhöchsten Konzession die Vorarbeiten einzureichen. Um hierüber das Nähere festzustellen, wurden die Aktionäre zu einer General-Versammlung am 15. Januar 1844 in Breslau zusammenberufen, in welcher um zuvörderst die Bahnlinie mit den resp. Anschluß- und Ausmündungspunkten zu bestimmen, vom Ober-Ingenieur Rosenbaum die angefertigten Pläne nebst den zugehörigen allgemeinen und spezielleren Anschlägen und Karten vorgelegt wurden. Es waren im Ganzen nachstehende 4 Linien nivellirt und untersucht worden:

1) Von Brieg über Grottkau nach der Jerusalemer Barrière in Neisse, 12994 Ruthen lang, veranschlagt auf 1,045000 Thlr.
2) Von Brieg über Grottkau nach dem Grottkauer Thore in Neisse, 11678 Ruthen lang, veranschlagt auf 1,161000 Thlr.
3) Von Löwen über Grottkau nach der Jerusalemer Barrière, 12742,6 Ruthen lang, veranschlagt auf 1,055000 Thlr.

4) Von Löwen über Grottkau nach dem Grottkauer Thore, 11426,6 Ruthen lang, veranschlagt auf 1,172000 Thlr.

Die Meinung der Versammlung konnte nach Vorlage dieser, soweit es der Zweck erforderte, in das Detail eingehenden und überall von Erläuterungen und Vergleichungen begleiteten Arbeiten nicht lange schwanken, und die erste der Linien wurde gewählt.

Mehrere Neisser Aktionäre brachten jedoch den dringenden Wunsch der Stadt Neisse zur Kenntniß, es möge mit dem Beschluß über die Ausmündung der Bahn in Neisse nicht eher vorgeschritten werden, bis die Kommune Gelegenheit erhalte, die Pläne und resp. Anschläge einzusehen, da dieselbe entschlossen sei, auch namhafte Opfer zu bringen, um den Neisser Bahnhof an der durchaus wünschenswerthen Stelle innerhalb der Festung bei der sogenannten Kapuziner-Redoute zu erlangen (im Allgemeinen die zweite, um 111600 Thlr. höher als die erste veranschlagte Linie). Die Versammlung beschloß demgemäß, die bezüglichen Arbeiten der Stadt Neisse vorzulegen und es derselben nicht nur zu überlassen, eine andere als die nivellirte Linie Behufs der gewünschten Ausmündung nachzuweisen, sondern auch die zweite Linie, vorbehaltlich der staatlichen Genehmigung, zu bewilligen, falls die Stadt Neisse die Verpflichtung übernehme, die Mehrkosten (einschließlich durch diese Linie bedingten Betriebs-Mehrkosten) zu tragen. —

Die weitere Berathung betraf die Feststellung des Bau-Kapitals, sowie die Vereinigung über die Hauptgrundzüge des der nächsten General-Versammlung vorzulegenden Statuts. Das bisher eingenommene und gezeichnete Kapital wurde, unter Vereinbarung über die Zeichnungs-Modalitäten des Plus-Kapitals, auf 1,100000 Thlr. erhöht und ein vorläufiger Entwurf des Statuts, welcher sich in den Hauptpunkten an das Statut der Niederschlesisch-Märkischen Gesellschaft anschließt, vorgetragen. Hiernach war vorläufig Breslau als der Sitz der Verwaltung und das Breslauer Stadtgericht als das zuständige Forum bestimmt, jedoch auch darauf Rücksicht genommen, daß in dieser Beziehung später Neisse die Stelle von Breslau einnehmen dürfte.

Der 5. Februar 1844 wurde sofort für die nächste General-Versammlung anberaumt; es wurde in derselben das nach den aufgestellten Grundsätzen ausgearbeitete Statut berathen und mit der Abänderung angenommen, daß die General-Versammlungen abwechselnd in Breslau und Neisse Statt finden sollten. — Die Wahl der Gesellschafts-Vorstände, Direktion und Ausschuß fand ebenfalls Statt.

Somit waren die Bedingungen des Gesetzes vom 9. November 1843 erfüllt, und unter Einreichung der Aktien-Zeichnungen, des Gesellschafts-Statuts, der Anschläge und Vorarbeiten wurde die Allerhöchste Bestätigung nachgesucht.

Inzwischen war, obigem Vorbehalte zufolge, Seitens der Kommune Neisse eine neue Linie, welche die von der General-Versammlung genehmigte, bis etwa eine Meile von der Stadt, verfolgt, von hier aus aber in anderer Richtung die von der Kommune und den Neisser Aktionären gewünschte Ausmündung innerhalb der Festung erreichen soll, nivellirt und veranschlagt wor-

den. Das neue Projekt wurde einer sorgfältigen und reiflichen Prüfung und Begutachtung unterworfen, und dann die neuen Vorlagen dem Finanz-Minister zur Entscheidung übersendet.

Die erste Einzahlung von 20 Prozent des gezeichneten Aktien-Betrages wurde in den Tagen vom 15. bis 25. März 1844 ausgeschrieben, nachdem noch vorher vom Finanz-Minister die frühere Verheißung wiederholt war, daß die vorläufige Konzession baldigst in Aussicht stehe.

Unter dem 31. März dess. J. wurde jedoch an die Betheiligten ein Reskript erlassen, in welchem es heißt:

„Auf die Vorstellung vom 21. Februar d. J., mit welcher beglaubigte Abschrift des von den Interessenten der projektirten Neisse-Brieger Eisenbahn vereinbarten Gesellschafts-Statuts, so wie des Protokolles über die Wahl eines Direktoriums, eingegangen ist, eröffne ich Ihnen, daß die ganze Angelegenheit noch gar nicht so weit vorbereitet ist, um über die Ertheilung der Konzession für diese Eisenbahn und über die Bestätigung der dafür gebildeten Gesellschaft zur Allerhöchsten Beschlußnahme berichten zu können.

In dem Erlasse vom 12. Dezember v. J. ist dem Komité schon eröffnet worden, daß es, bevor über die Zulässigkeit des Projekts einer an die Oberschlesische Eisenbahn sich anschließenden Zweigbahn nach Neisse Beschluß gefaßt werden kann, auf Vorlegung der technischen Vorarbeiten, und zwar für die beiden in Frage gekommenen Richtungen von Brieg nach Neisse und von Löwen nach Neisse ankomme.

Es sind demnächst zwar mittelst Vorstellung vom 20. Januar d. J. die von dem Komité veranlaßten technischen Vorarbeiten eingereicht worden, die weiteren Vorlagen, welche in Gemäßheit der darin in Bezug genommenen Verhandlung vom 15. Januar d. J. Seitens der Stadt Neisse zu gewärtigen waren, jedoch nunmehr erst mit der Vorstellung vom 14. d. M. eingegangen, so daß erst gegenwärtig die vorschriftsmäßige Prüfung nach Anleitung der in dem Erlasse vom 12. Dezember v. J. erwähnten Instruktion vom 30. November 1838 erfolgen kann.

Der Herr Ober-Präsident, Wirkliche Geheime Rath v. Merckel, ist ersucht worden, unter Zuziehung der Vertreter der Interessenten diese Prüfung nunmehr einzuleiten, bei welcher einestheils die Vorfrage:

ob der vorgeschlagene Anschlußpunkt an die Oberschlesische Eisenbahn bei Brieg zu genehmigen oder die Anlage einer Zweigbahn nur von Löwen aus zu gestatten sei,

zur näheren Erörterung kommen, anderntheils die Frage:

welche Bahnlinie bei der einen oder der andern Richtung zu wählen sei,

erörtert werden muß. Erst dann, wenn die Sache auf diese Weise zur Beschlußnahme vorbereitet ist, kann zur Allerhöchsten Entschließung wegen Konzessionirung des Unternehmens berichtet und eventuell die Allerhöchste Bestätigung der Gesellschaft, vorausgesetzt, daß das Statut zur Genehmigung geeignet befunden wird, nachgesucht werden.

Im Allgemeinen mache ich schon jetzt bemerklich, daß im Falle der Allerhöchsten Genehmigung des Unternehmens in der Konzession, außer den bei Bestätigung der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft bekannt gemachten Bedingungen in Betreff der Benutzung der Eisenbahnen für militärische Zwecke, auch noch die Bedingung wird aufgenommen werden, daß der Tarif sowohl für die Güter- als für die Personen-Beförderung, so wie der Tarif für das Bahngeld, ingleichen jede Aenderung dieser Tarife der Zustimmung des Staates bedarf, und daß ferner dem letzteren nicht nur die Genehmigung, sondern auch die Abänderung der Fahrpläne vorbehalten bleibt."

Dieses Reskript gab zu vielfachen Anfeindungen gegen die Direktion in öffentlichen Blättern Anlaß, indem Einige daraus folgerten, daß das projektirte Unternehmen so bald nicht in Angriff genommen werden würde, da überdies Zerwürfnisse innerhalb der Gesellschaft ausgebrochen wären und die Breslauer und Neisser Aktionäre sich feindselig gegenüberständen. Um sich gegen diese Vorwürfe zu rechtfertigen, erließ die Direktion unterm 27. April 1844 nachstehende Bekanntmachung:

Um den mancherlei Gerüchten, welche theils aus Unkenntniß, theils aus unlauterer Quelle über die Lage der Neisse-Brieger Eisenbahn-Angelegenheit in Umlauf gesetzt worden sind, zu begegnen, fühlen wir uns zu nachstehender Mittheilung an die Herren Theilnehmer unserer Gesellschaft veranlaßt.

Als in der General-Versammlung vom 5. Februar erwählter Vorstand der Gesellschaft haben wir das in derselben beschlossene und notariell vollzogene Gesellschafts-Statut an das Königl. Ministerium der Finanzen überreicht, nachdem ein Gleiches in Betreff der von dem Ober-Ingenieur Hrn. Rosenbaum angefertigten Situations- und Nivellementspläne und Kostenanschläge über vier projektirte Bahnlinien in einer Vorstellung vom 20. Januar c. geschehen war. Es ist hierauf die Gesellschaft durch einen Erlaß des Hrn. Finanz-Ministers Excellenz vom 31. März c. in Kenntniß gesetzt worden, daß des Wirklichen Geheimen Raths und Ober-Präsidenten und Dr. v. Merckel Excellenz ersucht worden sei, unter Zuziehung der Vertreter der Gesellschaft, eine Prüfung der Fragen einzuleiten, ob der Anschlußpunkt der beabsichtigten Neisser Zweigbahn an die Oberschlesische Eisenbahn bei der Stadt Brieg oder bei der Stadt Löwen zu gestatten, und welche Bahnlinie bei der einen oder der andern Richtung zu wählen sei? Erst dann könne, wenn die Sache auf diese Weise zur Beschlußnahme vorbereitet sei, zur Allerhöchsten Entschließung wegen Konzessionirung des Unternehmens berichtet und eventuell die Allerhöchste Bestätigung der Gesellschaft nachgesucht werden. Diese Prüfung wird gegenwärtig erfolgen.

Wir können, der Natur der Sache nach, über die allein vom Staate abhängende definitive Bestimmung des Anschlußpunktes und der Wahl der Bahnlinie keine gewisse Zusage ertheilen, wohl aber die Hoffnung aussprechen, daß beide Punkte sich im Sinne der von der Gesellschaft gestellten Anträge erledigen werden, weil die dafür sprechenden Gründe dem Zwecke der Zweigbahn, den gewerbreichen und begüterten westlichen Distrikt von Oberschlesien mit der Hauptbahn in Verbindung zu bringen, vorzugsweise entsprechend erscheinen.

Welches aber das Resultat der angeordneten Prüfung sei, so kann dasselbe doch nicht das Geringste in der angegebenen Tendenz des Unternehmens ändern, vielmehr würde eine Abänderung des der Staatsregierung vorgelegten Projekts nur auf der

gewonnenen Ueberzeugung beruhen können, daß der Zweck und die Bestimmung des Unternehmens durch dieselbe noch in vollständigerem Maaße zu erreichen sei.

Breslau, den 27. April 1844.

Direktorium der Neisse-Brieger Eisenbahn-Gesellschaft.

Wenn nun auch der Beginn der Arbeiten an dem Unternehmen jetzt nicht gleich zu erwarten steht, so dürfte dies wenigstens doch im Laufe des Jahres 1844 geschehen, wodurch alsdann am besten die auftauchenden Gerüchte widerlegt würden.

## 17. Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

### a. Geschichte der Bahn.

Die Breslau-Freiburger Bahn hat den Zweck, durch die Verbindung Breslau's mit Freiburg und Schweidnitz, die Ebenen Schlesiens mit dem Gebirge in nähere Berührung zu bringen und so die mannigfachen, sich gegenseitig bedürfenden und ergänzenden persönlichen Verhältnisse und Handels-Interessen der Hauptstadt und der Oder mit den Fabrik- und Kohlenbezirken und den besuchtesten Gebirgslandschaften der Provinz zu vermitteln.

Die erste Idee hierzu wurde im Jahre 1836 durch den Kommerzienrath Ruffer und den Kaufmann Kopisch aufgefaßt und verfolgt. Anfangs mit lebhafter Theilnahme in größerem Kreise aufgenommen, führte die Stockung, welche in den darauf folgenden Jahren alle ähnlichen Unternehmen erlitten, Zögerungen herbei, welche aber die gedachten Herren nicht abhielten, ihren Plan ruhig zu betreiben und der Ausführung näher zu bringen. Sie bemühten sich, die nöthigen Materialien herbeizuschaffen und mit den höchsten Behörden wegen der Genehmigung der Vorarbeiten zu unterhandeln, die ihnen auch gestattet wurden, und nachdem noch der Graf von Hochberg und mehrere Andere sich diesen Bestrebungen angeschlossen, wurde lebhafter vorgegangen.

Die erste Linie entwarf der Ingenieur-Hauptmann v. Köckritz, und der Ober-Ingenieur Zimpel übernahm die Ausführung der speziellen Nivellements. Eben so unterzog sich Herr von Köckritz der Zusammenstellung einer statistischen Uebersicht der Verkehrsverhältnisse der diese Bahn betreffenden Straßen, welche, auf möglichst genau gesammelten Materialien begründet, die Ertragsfähigkeit der Bahn fast unwiderleglich nachwies, und die er in einer besonders gedruckten Denkschrift näher auseinandersetzte.

Nachdem dieses Alles geschehen war, forderte der gedachte Verein im Februar 1841 privatim zur Theilnahme auf, und in kurzer Zeit sah sich derselbe durch die bis fast zur Hälfte des nöthigen Kapitals eingegangenen Zeichnungen in den Stand gesetzt, öffentlich hervorzutreten und eine General-Versammlung der bisherigen Zeichner einzuberufen, welche am 2. Juni 1841 abgehalten wurde. Dieselbe bestätigte die bisherigen Vorstände des Unternehmens, vollzog durch fernere Wahl die Organisation eines förmlichen Komités, und faßte feste Beschlüsse über die Richtung der Bahn, Konstituirung der Gesellschaft und fernere Aufbringung des noch erforderlichen, vorläufig auf

2 Millionen angeschlagenen Kapitals. Am 9. Oktober 1841 erfolgte nachstehende, bei Sr. Majestät dem Könige beantragte, Genehmigung der Bahn:

„Nach dem Antrage des Staats-Ministeriums vom 9. September c. will Ich zu dem eingeleiteten Unternehmen einer Eisenbahn-Anlage von Breslau nach Freiburg und einer Seitenbahn nach Schweidnitz, durch eine Aktien-Gesellschaft mit einem Grundkapitale von zwei Millionen Thaler, hierdurch Meine Zustimmung ertheilen und genehmigen, daß diese Eisenbahn, nach erfolgter Bestätigung des Mir einzureichenden Gesellschafts-Statuts, in der vorgeschlagenen Richtung bei Kanth vorbeigeführt, auch durch eine Seitenbahn mit der Festung Schweidnitz verbunden werde. Zugleich bestimme Ich, daß die allgemeinen Vorschriften des Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838, insbesondere diejenigen über die Expropriation auf dies Unternehmen Anwendung finden sollen."

Das Komité begann nun seine selbstständige Wirksamkeit, engagirte den Ober-Ingenieur Cochius aus Berlin, der sich zuvörderst mit der Prüfung des bisherigen Bauplanes beschäftigte. Auf seine Vorschläge ist von diesem zum Theil wesentlich abgewichen worden, worüber das Nähere aus der Denkschrift des Herrn Cochius vom März 1842 ersichtlich ist. Nach dem bis zum Ende November beendeten vollständigen Nivellement konnte Herr Cochius die genauen Kostenanschläge liefern, welche die nöthige Summe auf nur 1,499000 Thlr. ermäßigten.

In Folge der durch das Komité erlassenen allgemeinen Aufforderungen im August 1841 wurde bis Ende Februar 1842 die ganze Summe von anderthalb Millionen gedeckt, weshalb nach Beschluß der zweiten General-Versammlung am 16. und 17. März 1842 die Zeichnung als geschlossen erklärt wurde. In dieser General-Versammlung konstituirte die Gesellschaft sich förmlich, erwählte den Verwaltungsrath (der aus sich das Direktorium ernannte) und genehmigte das vom Komité entworfene Gesellschafts-Statut, welches zur höheren Bestätigung vorgelegt wurde.

Die ersten Einrichtungen, welche das zur Leitung des Baues erwählte Komité zu treffen hatte, nahmen noch einige Zeit in Anspruch, so daß der Anfang mit den Erdarbeiten erst gegen Ende Mai gemacht werden konnte. Die erste Einzahlung von 10 Prozent wurde zugleich ausgeschrieben und blieb damit auch nicht eine Aktie zurück.

Am 23. Februar 1843 erfolgte die Allerhöchste Bestätigungs-Urkunde, deren wesentlicher Inhalt nachstehender ist:

„Nachdem Wir bereits durch Unsere Ordre vom 9. Oktober 1841 zur Anlage einer Eisenbahn von Breslau nach Freiburg und einer Seitenbahn nach Schweidnitz Unsere landesherrliche Zustimmung ertheilt haben, wollen Wir die Gesellschaft, welche nach der Uns vorgelegten Verhandlung vom 16. März 1842 und dem darin vereinbarten Statute unter der Benennung: „Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft" mit dem nach den weiteren Ermittelungen für ausreichend erachteten Grundkapitale von anderthalb Millionen Thaler zusammengetreten ist, unter Bewilligung der Rechte

einer Korporation hiermit bestätigen und das vorgedachte Statut hierdurch genehmigen, jedoch mit der Maaßgabe:

daß die für einen Theil des Grundkapitals in Aussicht genommene Ausfertigung von Prioritäts-Aktien oder sonstigen auf den Inhaber lautenden Papieren nur unter Unserer besonderen Genehmigung Statt finden darf."

In der am 28. April 1843 gehaltenen General-Versammlung wurde der Gesellschaft von dem Direktorium der erste Jahresbericht vorgelegt. Dieser zeigte überall die befriedigendsten Resultate, in Bezug sowohl auf die pekuniären Kräfte der Gesellschaft und ihrer, bei mehreren Posten von den erheblichsten Ersparnissen begleiteten, Verwendung, als auf die Förderung und Ausführung des Baues.

Der Bau der Bahn wurde mit der größten Thätigkeit betrieben, so daß er rasch seiner Vollendung entgegen schritt. Am 14. August 1843 konnte der erste Fahrversuch gemacht werden, welcher sehr erfreuliche Resultate ergab, denn sowohl die Lokomotive, als auch die Konstruktion der Lohe- und Weistritz-Brücken und des Oberbaues bewiesen sich vortrefflich. Am 29. Oktober 1843 wurde die Bahn von Breslau bis Freiburg dem Verkehre freigegeben, während an der Zweigbahn von Königszelt bis Schweidnitz die Arbeiten mit großem Eifer fortgesetzt wurden.

Es zeigte sich jedoch, daß die veranschlagten Geldmittel zur gänzlichen Vollendung der Bahn nicht ausreichten, weshalb in einer am 11. Dezember 1843 gehaltenen außerordentlichen General-Versammlung der Aktionäre der Beschluß gefaßt wurde, das Grundkapital um 400000 Thlr. durch Kreirung von Prioritäts-Aktien (à 200 Thlr.) zur Vollendung der Zweigbahn nach Schweidnitz und zur Vervollständigung und Erweiterung des Betriebs-Materials zu vermehren. Der Verwaltungsrath wurde autorisirt, die Allerhöchste Genehmigung zur Ausfertigung der Aktien nachzusuchen, inzwischen aber zur Deckung der unerläßlichen Ausgaben ein Darlehen aufzunehmen, resp. durch Verschluß der Prioritäts-Aktien die Geldmittel auf möglichst vortheilhafte Art zu beschaffen. Bemerkenswerth ist, daß der Antrag der Majorität des Verwaltungsraths nur auf 355000 Thlr. gerichtet war, wogegen die Versammlung in Uebereinstimmung mit der Minorität des Verwaltungsraths die Summe freiwillig um 45000 Thlr. erhöhte, um gleich für alle möglichen Fälle zu sorgen. Hierdurch hat das Grundkapital demnach jetzt die ursprünglich veranschlagte Summe, welche nach weiteren Ermittelungen von 2 Millionen Thaler auf anderthalb Millionen Thaler herabgesetzt worden war, beinahe erreicht. Die Minorität der Versammlung stimmte für die Kreirung von Stamm-Aktien, fügte sich jedoch der Majorität, und der Nachtrag zum Statut mit den Bestimmungen in Betreff der Prioritäts-Aktien wurde einstimmig genehmigt.

Die weitere Beschlußnahme in dieser General-Versammlung betraf die Erweiterung der Bahn durch Ausführung einer Zweigbahn von Königszelt nach Liegnitz und von Schweidnitz nach Frankenstein, wohin, einem neuen Projekte zufolge, eine Zweigverbindung von Neisse aus angelegt werden soll.

An beiden Unternehmungen nimmt eine in Liegnitz gebildete Gesellschaft auf Grund einer von der Gesellschaft genehmigten Vereinbarung Theil. Die nöthigen Vorarbeiten sollten demnächst ausgeführt werden, und erklärte sich die Gesellschaft bereit, die Kosten derselben zu übernehmen.

Unterm 16. Februar 1844 erfolgte die Allerhöchste Bestätigungsurkunde des Nachtrages zu dem Statute in Betreff der Verausgabung von 400000 Thlr. Prioritäts-Aktien, worauf der Verwaltungsrath der Gesellschaft beschloß, einen Betrag von 300000 Thlr. Prioritäts-Aktien im Wege der Submission zur höchstmöglichsten Verwerthung derselben unterzubringen, sich dagegen die Disposition über den Ueberrest von 100000 Thlr. bis zum Zeitpunkte des Bedarfes vorzubehalten. Das Resultat dieser Submission war, daß die ausgebotene Summe von 300000 Thlr. Prioritäts-Aktien mit einem Aufgelde von zwei Prozent und 100000 Thlr. Vorschuß vor Ausgabe der Aktien zugeschlagen wurde, so daß also hierdurch ein Gewinn von 6000 Thlr. erzielt wurde.

Was den Bau der Zweigbahn und des Bahnhofes im Rayon der Festung Schweidnitz betrifft, so hat die Direktion nach Beendigung der mehrfachen Verhandlungen mit den fortifikatorischen und administrativen Behörden die desfallsigen Pläne mit Bericht vom 22. November 1843 im verfassungsmäßigen Wege der Königl. Regierung zu Breslau überreicht. Nach einem Erlasse des Ober-Präsidenten von Schlesien vom 13. Dezember 1843 sind dieselben auch sofort dem Finanz-Ministerium zugegangen, welches nach einem Ober-Präsidial-Erlasse vom 25. Februar 1844 eine örtliche Untersuchung durch den Regierungsrath Mellin für nothwendig erachtete. Diese erfolgte auch alsbald, und durch Ober-Präsidial-Erlaß vom 11. April 1844 wurde die Direktion davon in Kenntniß gesetzt, daß der Finanz-Minister gegen das Projekt nichts zu erinnern finde und die Genehmigung desselben Seitens der Militärbehörde nunmehr unmittelbar nachzusuchen sei. Dies ist sofort in einer an den Kriegs-Minister am 13. April 1844 gerichteten Vorstellung geschehen, und wird deren Entscheidung bald entgegen gesehen.

Allen Vorausbestimmungen nach dürfte im Herbste 1844 die Bahn dem Verkehre eröffnet werden.

b. Richtung und Länge der Bahn.

Die Bahnlinie geht von Breslau in der Nähe der Nikolai-Vorstadt in gerader Linie auf Kanth zu, überschreitet die Lohe nahe von Gräbschen und dem Dorfe Schmolz, die Weistritz aber an der Jürtscher Mühle auf einem Punkte, wo ihr geringes Gefälle die Gefahren und Schwierigkeiten des Ueberganges beseitigt. Von diesem Punkte ab läuft die Linie wenig nördlich an Kanth vorüber, in der Richtung der Orte Zaukwitz, Vorwerk Struse und Mettkau, zwischen der Weistritz und dem Striegauer Wasser, ohne beiden in gefahrbringende Nähe zu kommen, und erreicht unter dem Dorfe Borganie den Fuß der Vorhöhen des Gebirges. Zum Rücken dieser Vorhöhen ist die Bahnlinie ansteigend durch das Tarnauthal, das mittelst einer günstigen Terrainsenkung südwestlich Borganie erreicht wird. Die Bahn führt alsdann bei Ingramsdorf und nahe dem Pitschenberg vorbei über Freudenthal, Konrads-

waldau, Saarau, Peterwitz, auf dem rechten Ufer der Polsnik durch die Kolonie Neu-Jauernik bei Zirlitz, Polsnitz vorüber nach Freiburg. Bei Jauernik ist mit der allgemeinen Höhe ein Punkt erreicht, der den Städten Striegau, Schweidnitz und Freiburg fast gleich nahe — eine Meile Entfernung — liegt, und deshalb als vorzugsweise geeignet zur Abzweigung der Flügelbahn nach Schweidnitz ersehen wurde. Der hier angelegte Bahnhof, unfern des Denksteins, der die Stätte bezeichnet, auf welcher während der Bunzelwitzer Lagerzeit im Jahre 1761 Königs Friedrich des Großen Zelt gestanden hat, führt durch Allerhöchste Kabinets-Ordre vom 1. September 1843 den Namen Königszelt. —

Von der Zweigbahn nach Schweidnitz werden überhaupt 5 Feldmarken durchschnitten, und zwar: Bunzelwitz, Trunkendorf, Säbischdorf, Schweidnitz und Schönbrunn.

Die Gesammtlänge der Bahn von Breslau bis Freiburg beträgt 15200 Ruthen oder 7,6 Meilen, die Länge der Zweigbahn dagegen 2282 Ruthen oder $1\frac{1}{8}$ Meile, im Ganzen also circa $8\frac{5}{8}$ Meilen.

Bahnhöfe sind zu Breslau, Kanth, Ingramsdorf, Königszelt, Freiburg; Anhaltepunkte zu Schmolz und Mettkau. Nach Eröffnung der Zweigbahn kommt noch der Bahnhof zu Schweidnitz hinzu.

### c. Anlage-Kapital.

Der erste Anschlag nahm zur Ausführung der Bahn nebst Zubehör eine Summe von zwei Millionen Thaler in Anspruch; dieser Bedarf wurde jedoch durch die Kostenanschläge des Herrn Cochius auf anderthalb Millionen Thaler ermäßigt. Während des Baues stellte es sich jedoch heraus, daß man mit dieser Summe nicht ausreichte und daß man das Anlage-Kapital auf 1,900000 Thlr. erhöhen mußte.

Wir wollen in dem Nachstehenden eine Zusammenstellung der veranschlagten und der bis ultimo März 1844 bewirkten Ausgaben geben und hierauf eine nähere Beleuchtung derselben nach dem Jahresberichte vom 28. April 1844 folgen lassen.

| | Veranschlagtes Baukapital nach Cochius. | | | Wirkliche Ausgaben bis ultimo März 1844. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. |
| 1) Für Erdarbeiten | 259543 | 16 | 9 | 238321 | 16 | 11 |
| 2) „ Brücken und Durchlässe | 80329 | 6 | 11 | 71219 | 23 | 9 |
| 3) „ den Oberbau | 545517 | — | — | 488709 | 13 | 8 |
| 4) „ Wege-Uebergänge, Telegraphen und Wärterhäuser | 32848 | 20 | 8 | 49152 | 1 | 1 |
| 5) „ Terrain-Entschädigung | 100000 | — | — | 198416 | 18 | 5 |
| 6) „ Hauptverwaltung und Aufsichtskosten | 28750 | — | — | 37260 | 14 | 9 |
| 7) „ Bahnhöfe | 210000 | — | — | 281909 | 19 | 3 |
| 8) „ Utensilien | 8790 | — | — | 18589 | 8 | 7 |
| 9) „ Vorarbeiten | 5827 | 10 | — | 7811 | 24 | 5 |
| Latus | 1,271605 | 24 | 4 | 1,391390 | 20 | 10 |

| | Veranschlagtes Baukapital nach Anschlag. Thlr. | sg. | pf. | Wirkliche Ausgaben bis ultimo März 1844. Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Transport . | 1,271605 | 24 | 4 | 1,391390 | 20 | 10 |
| 10) Insgemein . . . . . . . . . . . . . . . | 10000 | — | — | 8012 | 4 | 10 |
| 11) Für Maschinen und Wagen . . . . . . . | 187400 | — | — | 206182 | 11 | 2 |
| 12) An Betriebskosten vor Eröffnung der Bahn, und zwar insbesondere für Anschaffung des für die Maschinen nöthigen Feuerungsmaterials, für Oel u. s. w., so wie für die Lieferung mehrerer 100 Körbe Coaks . . . . . . . | — | — | — | 2001 | 25 | 11 |
| 13) Für die Uniformirung des Beamten-Personals | — | — | — | 4077 | 28 | 3 |
| 14) An Zinsen . . . . . . . . . . . . . . | 30000 | — | — | 57246 | 19 | 11 |
| | 1,499005 | 24 | 4 | 1,668911 | 20 | 11 |
| Von dem Baukapital . . . . . . . . . . | | | | 1,900000 | — | — |
| verblieben demnach . . . . . . . . . . . | | | | 231088 | 9 | 1 |
| Hierzu tritt noch der durch die Flüssigmachung von 300000 Thlr. Prioritäts-Aktien à 2 Prozent erzielte Gewinn mit . . . . . . . . . . | | | | 6000 | — | — |
| Daher noch überhaupt zur Herstellung der Bahn disponibel sind . . . . . . . . . . . | | | | 237088 | 9 | 1 |

Die Durchschnittskosten einer Meile werden sich nach Vollendung der $8\frac{1}{2}$ Meilen langen Bahn etwa auf 220300 Thlr. stellen.

Das Planum der Hauptbahn war bereits am Schlusse des Jahres 1842 in seiner ganzen Ausdehnung als vollendet zu betrachten, und die dabei erzielten Ersparnisse nicht unwesentlich zu nennen. Die damit verknüpften Arbeiten waren indeß in der damals Statt findenden großen Dürre in Ausführung gekommen; in Folge der Winternässe erlitten die Aufschüttungen daher äußerst erhebliche, oft mehrere Fuß betragende Senkungen, deren Regulirung zwar den größten Theil dieser Ersparniß in Anspruch nahm, für die Solidität der Bahn dagegen von wesentlichem Vortheil war.

Das Planum der Zweigbahn ist bis zum äußeren Rayon der Festung Schweidnitz mit der ursprünglich dafür angenommenen anderthalbfüßigen Böschung, von da bis zum Glacis der Festung aber bereits mit sechsfachen Böschungen angelegt worden und bis auf einige noch vorzunehmende, äußerst unbedeutende Regulirungen als vollendet anzusehen.

Der Ansicht der dortigen fortifikatorischen Behörde gemäß, soll dasselbe indeß innerhalb der Rayon-Grenzen nicht allein mit 6fachen, sondern theilweise auch mit 18-, 24-, 29-, ja 32fachen Abböschungen versehen werden.

Mit Rücksicht auf die, mit Beobachtung dieser Vorschrift verknüpften, äußerst bedeutenden Grunderwerbungs- und Anlagekosten sind dem Kriegs-Ministerium die dringendsten Vorstellungen Behufs der Ermäßigung dieser Böschungsverhältnisse gemacht und dasselbe ersucht worden, die bereits in Ausführung gebrachten zu genehmigen. Sollte diese Behörde wider Erwarten sich für die Beibehaltung der, Seitens der Fortifikation als nothwendig erachteten, Böschungsverhältnisse entscheiden, so dürfte es zur Vermeidung größerer Un-

kosten, und insbesondere mit Rücksicht auf die beabsichtigte Weiterführung der Bahn nach Frankenstein, zweckmäßig erscheinen, von der Etablirung des Bahnhofes in unmittelbarer Nähe der Stadt abzugehen und für diese Anlage gleich mit Rücksicht auf die Fortsetzung der Bahn die geeignete Stelle zu ermitteln und zu benutzen. Mit einer derartigen Abänderung dürfte indeß allerdings eine Verzögerung der Eröffnung der Zweigbahn bis zum Spätherbste 1844 verbunden sein, da das neue Projekt erst den betreffenden Behörden zur Genehmigung vorgelegt werden muß; es müßte denn nach Eingang der Bestimmungen des Kriegs-Ministeriums die interimistische Einrichtung eines Bahnhofes außerhalb des Rayons, also etwa eine viertel Meile von der Stadt entfernt, und die Eröffnung des Betriebes bis zu diesem Punkte sich als zweckmäßig herausstellen.

Der für jetzt zur Etablirung des Bahnhofes bestimmte Platz hat in Betracht der ursprünglich nur einzig und allein bezweckten Verbindung der Hauptbahn mit der Stadt Schweidnitz zwar eine in jeder Beziehung ausgezeichnete und rücksichtlich des beinahe überall so äußerst ungünstigen Terrains für die Stadt und die mit derselben in Verbindung stehende Bahn-Frequenz nie wieder zu gewinnende Lage, kann aber bei einer Weiterführung der Bahn nach Frankenstein nicht ohne erhebliche Nachtheile für einen regelmäßigen Betrieb benutzt werden, so daß selbst in dem Falle, daß das mehrerwähnte Ministerium die Beibehaltung des sechsfachen Böschungsverhältnisses innerhalb des Rayons genehmigen und in sofern die jetzige Anlage der Zweigbahn in ihrer ganzen Ausdehnung zum Betriebe eingerichtet werden sollte, es dennoch räthlich erscheinen dürfte, wenigstens mit der Aufstellung der Bahnhofsgebäude auf dem zur Zeit dazu bestimmten Platze so lange zu zögern, bis ein anderer, bezüglich der Weiterführung geeigneter gefunden sein wird und sich dagegen vorläufig nur eines ganz leicht konstruirten Gebäudes zum Schutze der Passagiere gegen Unwetter zu bedienen.

Bei den mit sehr weiten Transporten verknüpften Erdarbeiten erschien es sehr zweckmäßig, dieselben geeigneten Unternehmern in Entreprise zu überlassen, da die Beschaffung und Unterhaltung des dazu erforderlichen Betriebsmaterials, insbesondere der Pferde, Ausgaben veranlaßt haben würde, welche nicht mit dem, durch Ausführung dieser Arbeiten auf Rechnung der Gesellschaft etwa zu erzielenden, Gewinn in Einklang zu bringen gewesen wären.

Im Ganzen sind bis jetzt für Erdarbeiten 238321 Thlr. 16 Sgr. 11 Pf. ausgegeben, und wenn auch noch theils an rückständigen Forderungen, theils noch für einige Reparaturen auf der Hauptbahn und für die vollständige Ausführung der Erdarbeiten auf der Zweigbahn mehrere Summen zu verausgaben sind, so dürfte dennoch im Ganzen eine Ersparniß von etwa 10000 Thlr. eintreten.

Das zur Ausführung der unter f. aufgeführten Brücken und Durchlässe veranschlagte Kapital belief sich auf 80239 Thlr. 6 Sgr. 11 Pf., von denen bereits 71219 Thlr. 23 Sgr. 9 Pf. verwendet worden sind. Zur Tilgung einiger Forderungen für bereits geleistete Lieferungen und Arbeiten, zur Vollendung der Brücken auf der Zweigbahn, so wie zum Bau einer Fluth-

brücke in der von Neumarkt nach Kanth führenden, das Striegauer Inundationsthal durchschneidenden Straße, deren Anlage der Gesellschaft höheren Orts zur Pflicht gemacht worden, wird ungefähr noch ein Kapital von 9500 Thlr. erforderlich sein.

Für die vollständige Herstellung des ganzen Oberbaues waren 545517 Thaler veranschlagt; verausgabt sind bis ultimo März 1844 488709 Thlr. 13 Sgr. 8 Pf., und mit Einschluß der für die Schienen zu zahlenden Eingangssteuer werden noch etwa 39000 Thlr. erforderlich sein, wodurch sich gegen den Anschlag ungefähr ein Minderbetrag von 17700 Thlr. herausstellen wird.

Die große Anzahl der, insbesondere in wirthschaftlicher Beziehung für nöthig erachteten, größtentheils in hohen Dammschüttungen oder tiefen Einschnitten befindlichen Wege-Uebergänge hat eine Ueberschreitung des Anschlages von 17966 Thlr. 12 Sgr. 4 Pf. herbeigeführt, und belaufen sich daher die Kosten dieser Anlage auf überhaupt 50815 Thlr. 3 Pf., von denen noch 1662 Thlr. 29 Sgr. 2 Pf. zu zahlen sind.

Wenngleich vor Beginn des Baues der Morgen des besten Ackerlandes in der ganzen Ausdehnung der Bahn, mit Ausschluß der um Breslau befindlichen Kräutereien, durchschnittlich mit höchstens 100 Thlr. bezahlt worden ist, so wurde dennoch, um ganz sicher zu gehen, im Anschlage die Summe von 200 Thlr. pro Morgen in Anrechnung gebracht, und für den Grunderwerb überhaupt 100000 Thlr. ausgeworfen. Diese Annahme hat sich jedoch nicht als genügend bewiesen, indem der zum Ankauf der benöthigten Ländereien erforderliche Geldbetrag die Höhe von 225185 Thlr. 16 Sgr. 7 Pf. erreichen, und sich dadurch eine Ueberschreitung des Anschlages von 125185 Thlr. 16 Sgr. 7 Pf. herausstellen dürfte.

Der Grund liegt zuvörderst in der trefflichen Bodenbeschaffenheit und in der dadurch und durch die auf das Höchste gesteigerten Kultur herbeigeführten Produktivität der Grundstücke. Die Bahn durchschneidet meistens in einer für die wirthschaftlichen Zwecke der Besitzer ungünstigen Richtung theils die fruchtbarsten Feldmarken der Provinz, theils insbesondere auch solche Güter, deren Besitzer von dem Boden durch für sich selbst betriebene gewerbliche Zwecke unter den günstigsten Konjunkturen, namentlich in großer Nähe der Stadt und bei guten Abfuhrwegen, eine außerordentlich hohe Rente erzielen.

Das ganze Areal der Haupt- und Zweigbahn nach Schweidnitz beträgt mit Einschluß der zu den Bahnhöfen gezogenen Flächen circa 500 Morgen, welche außer dem Geschenke von 4 Morgen von der Kommune Breslau, von ½ Morgen von der Kommune Kanth und eines baaren Geldbeitrages von der Kommune Freiburg mit 190 bis 840 Thlr. pro Morgen angekauft werden mußten.

Die für Hauptverwaltung und Aufsichtskosten im Anschlage ausgeworfene Summe von 28750 Thlr. ist um 8510 Thlr. 14 Sgr. 9 Pf. überschritten worden, wobei indeß auf die Besoldung derjenigen Beamten Bedacht genommen ist, welche noch bis zur vollständigen Beendigung der ganzen Bahnanlage erforderlich sind.

Der Mehrbedarf gründet sich, trotz der möglichsten Ersparung im Beamtenpersonale, hauptsächlich auf die Annahme einer größeren Beamtenanzahl, als ursprünglich für nothwendig erachtet, anderntheils ist solche durch Kosten und Auslagen herbeigeführt worden, deren Verausgabung zum Nutzen des Ganzen unumgänglich nöthig war.

Für den Bau der Bahnhöfe wurde ein Pauschquantum von 210000 Thlr. in Ansatz gebracht. Theils durch nicht vorherzusehende Fälle, theils durch bewirkte, wegen des anderweit damit verknüpften Vortheiles nicht zurückzuweisende Vergrößerung der ursprünglichen Anlagen, sowohl der Baulichkeiten selbst, als auch der zum Kohlenverkehr erforderlichen Plätze, indem die Erwerbung des hierzu bestimmten Terrains eine bedeutende Mehrausgabe erfordert hat, ist das für dieselben ausgeworfene Baukapital, mit Einschluß des bei Schweidnitz zu etablirenden Bahnhofes, auf 297057 Thlr. 22 Sgr. 1 Pf. herangewachsen, und mithin um 87057 Thlr. 22 Sgr. 1 Pf. überschritten worden.

Bei dieser Mehrausgabe ist zu berücksichtigen, daß darin begriffen sind:

| | | |
|---|---|---|
| a. | Die für zweckmäßig gehaltene Vergrößerung des Breslauer Direktorial-Gebäudes . . . . . . . . . . . | 10000 Thlr. |
| b. | Für die Ausführung eines Kanals Behufs Entfernung des übelriechenden, den Bahnhof durchschneidenden Kanals | 3000 „ |
| c. | Für die Vergrößerung der Empfangs-Lokalitäten auf dem Kanther Bahnhofe, mit Einschluß der Einrichtung eines Parks in dem Seitens der Königl. Regierung der Gesellschaft zu diesem Zwecke zur Disposition gestellten Eichwalde . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 11500 „ |
| d. | Für die Vergrößerung des Empfangshauses im Freiburger Bahnhofe, Behufs Einrichtung der Postlokale . . | 2000 „ |
| e. | Für die Anlage eines Kanals zur Ableitung des Grundwassers daselbst . . . . . . . . . . . . . . . | 2500 „ |
| f. | Für den Ankauf eines Bauergutes in Zirlau, Behufs zweckmäßiger Etablirung des Freiburger Bahnhofes. . | 8000 „ |

Auch sind die ursprünglichen Anlagekosten durch vorgefundenen schlechten Baugrund, durch den ungewöhnlich hohen Preis der Materialien, in Folge der im vorigen Jahre Statt gehabten Dürre, und bei den auswärtigen Bahnhöfen insbesondere in Folge der dazu erforderlich gewesenen bedeutenden Quantitäten von Materialien aller Art, sehr wesentlich erhöht worden. Erwägt man im Uebrigen hierbei, daß:

1) durch die Vergrößerung des Direktorial-Gebäudes eine den Zinsenbetrag des Kapitals übersteigende Miethsentschädigung erspart wird;

2) daß die Vergrößerung der Bahngebäude, so wie die Einrichtung der Kohlenplätze, die Pachtsumme für diese Lokalitäten erheblich gesteigert haben, indem die jährliche Einnahme dafür die Summe von mehr als 4000 Thlr. übersteigt;

3) daß die geräumigen Einrichtungen der Lokalitäten, so wie die auf die

Anlage des Parkes bei Kanth gemachten Verwendungen von dem günstigsten Einflusse auf die Frequenz selbst sind;

4) daß endlich das Zirlauer, für 8000 Thlr. erkaufte Bauergut ein mindestens gleich werthes Aktivum der Gesellschaft bildet,

so dürfte die Ueberschreitung der Anschlagssumme nicht allein vollkommen gerechtfertigt, sondern auch als ein zum Vortheile der Gesellschaft selbst wohl angelegtes Kapital erscheinen.

Für sämmtliche Utensilien und Geräthschaften aller Art ist eine Summe von 17942 Thlr. 19 Sgr. 1 Pf. verausgabt worden. Veranschlagt waren 8790 Thlr., mithin mehr verwendet 9152 Thlr. 19 Sgr. 1 Pf. Es ist jedoch zu berücksichtigen, daß der Werth der vorhandenen Utensilien mindestens 50 Prozent der dafür verausgabten Summen beträgt.

Veranschlagt waren für die Vorarbeiten 5827 Thlr. 10 Sgr., verausgabt 7811 Thlr. 24 Sgr. 5 Pf., mithin mehr verwendet 1984 Thlr. 14 Sgr. 5 Pf., in welcher Summe jedoch alle Ausgaben dieser Art für sämmtliche frühere, zur Erwirkung der Konzession erforderliche Vorarbeiten mit inbegriffen sind.

Für Beschaffung verschiedener Gegenstände, so wie für Regulirung nicht vorherzusehender Ausgaben wurde ein Pauschquantum von 10000 Thlr. in Ansatz gebracht. Der dafür theils verausgabte, theils für bereits gefertigte Arbeiten und Lieferungen noch zu verwendende Betrag erreicht aber die Höhe von 26582 Thlr. 10 Sgr. 5 Pf., mithin eine Ueberschreitung des Anschlages von 16582 Thlr. 10 Sgr. 5 Pf.

Da die veranschlagten

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 9 Maschinen, | | | | | |
| 3 vierrädrige Wagen | I. Klasse | zur Beförderung | von | 54 | Personen, |
| 10 „ „ | II. „ | „ „ | „ | 240 | „ |
| 25 „ „ | III. „ | „ „ | „ | 750 | „ |

und 40 Transportwagen verschiedener Art

für den Betrieb nicht ausreichten, und die Anschlagssumme schon um 8784 Thlr. 2 Sgr. 1 Pf. überschritten war, so wurden noch zu den dafür angesetzten 187400 Thalern, in der außerordentlichen General-Versammlung am 11. Dezember 1843 125000 Thlr. bewilligt. Die im Ganzen dafür bis ultimo März 1844 beschafften Maschinen und Wagen wollen wir unter g. Betriebsmittel anführen.

| | | | |
|---|---|---|---|
| In dem Anschlage sind für Zinsen des Aktien-Kapitals während des Baues ausgeworfen . . . . . . . . . . | 30000 Thlr. | — Sgr. | — Pf. |
| Es sind indeß erforderlich . . . . . | 57114 „ | 22 „ | 10 „ |
| mithin Mehrbedarf | 27114 Thlr. | 22 Sgr. | 10 Pf. |

d. e. Steigungs- und Krümmungs-Verhältnisse.

Die Steigung der Bahn von Breslau bis Freiburg ist sehr bedeutend; sie beträgt, da Freiburg 862 Fuß hoch liegt, 477 Fuß. In nachstehender Ueber-

sicht sind die einzelnen Steigungen und die Länge derselben von Breslau aus bis Freiburg enthalten.

| Länge in Ruthen. | | |
|---|---|---|
| 300 | Steigung | 1 : 516. |
| 530 | „ | 1 : 1124. |
| 1050 | „ | 1 : 345. |
| 1200 | „ | 1 : 1846. |
| 290 | „ | 1 : 619. |
| 230 | „ | 1 : 500. |
| 560 | „ | 1 : 846. |
| 660 | „ | 1 : 200. |
| 610 | „ | 1 : 383. |
| 300 | „ | 1 : 620. |
| 210 | „ | 1 : 242. |
| 270 | „ | 1 : 492. |
| 550 | „ | 1 : 200. |
| 310 | „ | 1 : 1483. |
| 3190 | „ | 1 : 210. |
| 2080 | „ | 1 : 208. |

und nur 2860 sind horizontal.

Hieraus ergiebt sich nächst dem überaus vortheilhaften Verhältnisse eines ununterbrochenen Fallens in der Richtung der Haupttransporte, daß die untere Hälfte der Bahn noch Steigungen zuläßt, welche als besonders günstig anzusehen sind. Erlaubt die Terraingestaltung der oberen Bahnhälfte dies minder, so bleiben doch die hier erreichten Ansteigungen $\frac{1}{200}$ und $\frac{1}{210}$ noch immer mäßig genug für die Zugkraft der Dampfwagen, und auch günstig genug im Vergleich mit anderen Bahnen.

Auf der Zweigbahn von Königszelt sind die Steigungen:

| Länge in Ruthen. | | |
|---|---|---|
| 515 | Steigung | 1 : 4197; |
| 967 | „ | 1 : 300; |
| 800 | sind horizontal. | |

Die Länge sämmtlicher Kurven beträgt auf der Hauptlinie 2733,8 Ruthen, von denen 10 einen Halbmesser von 500, einen von 600 und einen von 1000 Ruthen Länge haben; 12466,2 Ruthen bilden gerade Linien.

Auf der Zweigbahn mußte die Kurve, welche beide Bahnen mit einander verbindet, und welche 43,5 Ruthen lang ist, mit einem Radius von 250 Ruthen beschrieben werden, indem die Wahl desselben durch den sehr spitzen Winkel, welchen beide Bahnen mit einander bilden, bedingt ist; die andern 1847 Ruthen der Bahn sind gerade.

f. Art des Bahnbaues, wichtigste Bauwerke.

Die Bahn hat vorläufig nur ein Geleise mit einer verhältnißmäßigen Anzahl von Ausweichungen erhalten, obgleich die Terrain-Erwerbungen auf eine Doppelbahn berechnet sind. Die Kronenbreite des Dammes beträgt 15′, für

die Anschüttungen ist das $1\frac{1}{2}$füßige, und für die Einschnitte das 1füßige Böschungsverhältniß angewendet worden. Die auf der Linie von Breslau bis Freiburg bewegte Erdmasse beträgt $236648\frac{9}{12}$ Schachtruthen, die auf der Zweigbahn $34082\frac{6}{12}$ Schachtruthen. Für die Spurweite ist das im Preußischen Staate angenommene Maaß von 4 Fuß $8\frac{1}{2}$ Zoll engl. gewählt worden.

Die Konstruktion des Oberbaues hat, dem belgischen Systeme folgend, auf eichenen Querschwellen ruhende gewalzte Vignoles-Schienen, deren Gewicht 60 Pfd. pro Yard oder circa 20 Pfund pro Fuß beträgt und die aus den Fabriken von Guest Lewis u. Comp. in Dowlais und von Bailey-Brothers in Liverpool bezogen sind. Der Preis derselben beträgt 6 Lst. 13 Sh. pr. Ton frei an Bord. Die Lieferung der Nägel und Platten geschah dagegen im Inlande, und zwar zur Hälfte aus dem oberschlesischen Walzwerke der Laurahütte. Die eichenen Querschwellen haben eine Länge von 8 Fuß, sind 6—7 Zoll stark und 12—14 Zoll breit; im Ganzen sind 68500 Stück erforderlich gewesen. Zur Fertigung des Schwellen-Fundaments unter dem Hauptschienen-Strange und den Ausweichungen sind 8430 Schachtruthen Kies gebraucht worden.

Unter den erforderlich gewesenen Brücken sind die beiden Lohebrücken, von je 60 Fuß im Lichten Weite, und die 3 Brücken im Weistritzthale, von 50 bis 150 Fuß lichter Weite die bedeutendsten, welche mit Spundwänden umgebene Stirn- und Mittelpfeiler, so wie hölzerne Fahrbahnen erhalten.

Außerdem sind gebaut worden:

9 gewölbte Brücken von 6, 10, 15, 20 und 30 Fuß lichter Weite;

2 massive Brücken mit hölzerner Fahrbahn von 8 und 25 Fuß lichter Weite;

1 massive Brücke mit hölzerner Fahrbahn zur Ueberführung der Schweidnitz-Striegauer Chaussee, von $20\frac{1}{2}$ Fuß im Lichten weit;

57 massive Brücken von 3 bis 4 Fuß lichter Weite und mit Granitplatten überdeckt;

107 theils massive theils hölzerne Seitendurchlässe von 2, 3 bis 4 Fuß Weite. Zur Ueberführung der Kommunikations- und Feldwege waren überhaupt 96 Ausweichungen erforderlich.

Die Anzahl der auf der Zweigbahn erbauten Brücken beläuft sich auf:

6 massive gewölbte Brücken von 6 bis 45 Fuß lichter Weite;

4 massive, mit Granitplatten überdeckte Durchlässe von 3 bis 4 Fuß im Lichten weit;

1 massive Ueberbrückung mit hölzerner Fahrbahn von 132 Fuß lichter Weite.

Von den Bahnhöfen befinden sich die bedeutendsten zu Breslau und Freiburg; auf dem letzteren geschieht die Bereitung der Coaks in 12, zu zwei Satz vereinigten Oefen. Zum Bau eines dritten Ofens, welcher, im Falle einer von beiden schadhaft werden sollte, unumgänglich nöthig ist, sind die zur Beendigung desselben im Laufe des Jahres 1844 nöthigen Anstalten getroffen worden.

g. Betriebs-Einrichtungen.

An Lokomotiven sind im Ganzen 9 vorhanden; hiervon sind 6 von Sharp, Roberts u. Komp. in Manchester, 1 von William Norris in Philadelphia, 1 von Sharp u. Komp. und 1 von Robert Stephenson. Die beiden letzteren Maschinen sind mit gekuppelten Treibachsen, vierzehnzölligen Zylindern und variabler Expansion versehen.

An Wagen sind auf der Bahn vorhanden:

a. An bedeckten Fahrzeugen:

1 vierrädriger Wagen I. Klasse zu 18 Personen;
1 sechsrädriger Wagen I. Klasse zu 24 Personen;
2 vierrädrige Wagen II. Klasse, das mittlere Koupé derselben I. Klasse, zu überhaupt 52 Personen;
2 sechsrädrige Wagen II. Klasse mit Koupés erster Klasse, zu überhaupt 64 Personen;
3 vierrädrige Wagen II. Klasse zu überhaupt 90 Personen;
8 sechsrädrige Wagen II. Klasse zu überhaupt 320 Personen;
6 sechsrädrige Wagen III. Klasse zu überhaupt 300 Personen;
15 vierrädrige Wagen III. Klasse zu überhaupt 450 Personen.

b. An unbedeckten Fahrzeugen:

4 sechsrädrige Wagen II. Klasse zu 200 Personen;
12 dergleichen zu 600 Personen;
10 vierrädrige Wagen III. Klasse zu 300 Personen.

c. An anderen Fahrzeugen:

4 bedeckte Wagen zur Beförderung des Passagierguts;
2 achträdrige bedeckte Lastwagen;
46 unbedeckte Lastwagen;
1 Pferdewagen;
1 Viehwagen und
2 Schneeschlitten,

mithin überhaupt 120 Fahrzeuge verschiedener Art.

Die Wagen sind theils von Zoller und Pflug in Berlin, theils vom Stellmacher Finkerney in Breslau gefertigt; die Einrichtung der ersten und zweiten Klasse der Personenwagen ist namentlich als elegant und zweckmäßig hervorzuheben.

Unter den Betriebseinrichtungen wäre noch zu erwähnen, daß auf der Bahn die patentirte Telegraphen-Konstruktion des Fabrikenbesitzers Treutler zur Anwendung gekommen ist, und daß dieselbe sich als sehr zweckmäßig herausstellt.

h. Betriebseinnahmen und Betriebskosten.

Die Einnahmen in der Zeit vom 29. Oktober 1843 bis ultimo März 1844 beliefen sich auf 31609 Thlr. 12 Sgr. 9 Pf., und zwar:

| | | | |
|---|---|---|---|
| **1) Personengeld für 73285 Personen . .** | **24943 Thlr.** | **3 Sgr.** | **— Pf.** |
| 2) Passagiergepäck-Ueberfracht . . . . | 484 „ | 12 „ | 6 „ |
| 3) Transport von Vieh . . . . . . . | 87 „ | 3 „ | — „ |
| 4) Transport von Equipagen . . . . | 134 „ | — „ | — „ |
| 5) Fracht von 45293 Zentner Güter . . | 4271 „ | 28 „ | 9 „ |
| 6) Pacht der Restauration u. anderer Lokale | 1425 „ | — „ | — „ |
| 7) Extraordinäre Betriebseinnahme . . . | 257 „ | 25 „ | 6 „ |
| Summa der Einnahmen | 31609 Thlr. | 12 Sgr. | 9 Pf. |

Die Betriebseinnahmen in den einzelnen Monaten waren:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| November | 1843 . . . . | 7635 Thlr. | 11 Sgr. | 9 Pf. |
| Dezember | „ . . . . . | 4877 „ | 13 „ | 6 „ |
| Januar | 1844 . . . . | 5306 „ | 27 „ | 6 „ |
| Februar | „ . . . . . | 5536 „ | 28 „ | 8 „ |
| März | „ . . . . . | 6569 „ | 25 „ | 10 „ |
| April | „ . . . . . | 8437 „ | 7 „ | 6 „ |
| Mai | „ . . . . . | 13584 „ | 8 „ | 1 „ |

Die Betriebsausgaben in dem Zeitraume vom 29. Oktober 1843 bis 31. Dezember 1844 betrugen:

| Gegenstand. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **I. Unterhaltung der Bahn.** | | | | | | |
| a. Brücken, Durchlässe, Uebergänge . . . . . . . | 1 | 14 | — | | | |
| b. Anpflanzungen. . . . . . . . . . . . . . . | — | — | — | | | |
| c. Unterhaltung des Bahnkörpers, Ober- und Unterbau, Tagelohn. . . . . . . . . . . . . . . | 4932 | 5 | 8 | | | |
| d. Materialien dazu . . . . . . . . . . . . . | 516 | 15 | — | | | |
| e. Bahnutensilien. . . . . . . . . . . . . . . | 97 | 5 | — | | | |
| f. Wachthäuser und Signal-Vorrichtungen . . . . | 90 | 12 | 4 | 5637 | 22 | — |
| **II. Unterhaltung der Gebäude.** | | | | | | |
| a. Reparatur der Gebäude . . . . . . . . . . | 105 | 27 | 6 | | | |
| b. Feuerversicherung . . . . . . . . . . . . | 88 | 7 | 6 | | | |
| c. Grundabgaben für Baustellen . . . . . . . | 10 | 11 | 2 | | | |
| d. Ersatz des Inventariums . . . . . . . . . | 47 | 14 | — | 252 | — | 2 |
| **III. Unterhaltung der Maschinen.** | | | | | | |
| a. Reparatur der Maschinen . . . . . . . . . . | 191 | 14 | 4 | | | |
| b. Unterhaltung an Oel, Talg, Hanf u. s. w. . . . | 965 | 1 | 6 | | | |
| c. Tagelohn für das Putzen . . . . . . . . . | 315 | 17 | — | | | |
| d. Ersatz des Inventariums . . . . . . . . . | 56 | 18 | — | | | |
| e. Diverse kleine Ausgaben . . . . . . . . . | 28 | 8 | 3 | 1556 | 29 | 1 |
| **IV. Unterhaltung der Wagen.** | | | | | | |
| a. Reparaturen . . . . . . . . . . . . . . | 222 | 14 | 8 | | | |
| b. Unterhaltung an Wagenschmiere . . . . . . | 162 | 20 | 2 | | | |
| c. Ersatz des Inventariums . . . . . . . . . | 32 | 29 | 6 | 418 | 4 | 4 |

| Gegenstand. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **V. Spezielle Betriebskosten.** | | | | | | |
| a. Tagelohn für die Wagenschieber . . . . . . . . | 1231 | 1 | — | | | |
| b. Beleuchtung der Bahn und Bahnhöfe . . . . . | 595 | 26 | 9 | | | |
| c. Entschädigung für Hülfsarbeiter . . . . . . . | 108 | 29 | 6 | | | |
| d. Feuerversicherung für Güter und Gepäck . . . . | 53 | 5 | — | | | |
| e. Druck und Papier . . . . . . . . . . . . | 3 | 20 | — | | | |
| f. Insertionen . . . . . . . . . . . . . . | 169 | 23 | 3 | | | |
| g. Drucksachen zum Betriebe . . . . . . . . . | 7 | 15 | — | | | |
| h. Fuhr- und Tagelohn für das An- und Abfahren der Güter auf und von den Bahnhöfen inkl. Spesen | 179 | 22 | 10 | | | |
| i. Ersatz des Expeditions- und Betriebs-Inventariums | 37 | 21 | 8 | | | |
| k. Heizung der Empfangszimmer und Spezial-Bureaus | 124 | 18 | 1 | 2512 | 3 | 1 |
| **VI. Brennmaterial.** | | | | | | |
| a. Steinkohlen inkl. Fuhrlohn . . . . . . . . | 3637 | 12 | — | | | |
| b. Holz, inkl. des zum Anheizen der Coaksöfen nöthigen Holzes . . . . . . . . . . . . | 481 | 6 | 1 | | | |
| c. Arbeitslohn bei Anfertigung der Coaks . . . . | 746 | 4 | — | | | |
| d. Ersatz des Inventariums, namentlich Reparatur der Coakskörbe . . . . . . . . . . . . | 44 | 14 | — | 4909 | 6 | 1 |
| **VII. Gehalte und Diäten.** | | | | | | |
| a. Fixirte Gehalte . . . . . . . . . . . . . | 12036 | 26 | 5 | | | |
| b. Gehalte für Hülfswächter und deren Stellvertreter | 27 | 22 | — | | | |
| c. Diäten und Reisekosten . . . . . . . . . . | 123 | 2 | — | | | |
| d. Gratifikationen . . . . . . . . . . . . | 9 | — | — | | | |
| e. Wohnungs-Entschädigungen . . . . . . . . | 65 | 25 | — | | | |
| f. Meilengelder für Lokomotivführer . . . . . . | 14 | 24 | 6 | 12277 | 9 | 11 |
| **VIII. Allgemeine Betriebskosten.** | | | | | | |
| a. Schreibmaterialien für die Inspektoren, Einnehmer u. s. w. . . . . . . . . . . . . . | 24 | 5 | 8 | | | |
| b. Porto und Stempel . . . . . . . . . . . | 82 | 19 | 6 | | | |
| c. Gerichtskosten . . . . . . . . . . . . . | 4 | 17 | 6 | | | |
| d. Sensarie und Provision . . . . . . . . . | 53 | 6 | 3 | | | |
| e. Druckkosten an Betriebs-Journalen, Kosten für Bücher und Buchbinder . . . . . . . . . | 313 | 15 | 6 | | | |
| f. Diverse Ausgaben . . . . . . . . . . . . | 328 | 2 | 3 | 806 | 6 | 8 |
| **IX. Bekleidung.** | | | | | | |
| a. Reparaturen und Ergänzungen . . . . . . . . | 36 | 9 | — | | | |
| **X. Kosten des Haupt-Bureaus.** | | | | | | |
| a. Holz . . . . . . . . . . . . . . . . | 37 | 6 | 4 | | | |
| b. Beleuchtung . . . . . . . . . . . . . . | 5 | 11 | 4 | | | |
| c. Miethe . . . . . . . . . . . . . . . | 50 | — | — | | | |
| d. Schreibmaterialien . . . . . . . . . . . | 24 | 27 | 6 | | | |
| e. Ersatz des Inventariums . . . . . . . . . . | 13 | 2 | — | 130 | 17 | 2 |

| Gegenstand. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **XI. Wasserkrähne, Pumpen und Drehscheiben.** | | | | | | |
| a. Reparatur an Krähnen und Wasserbottichen . . . | 33 | 1 | 9 | | | |
| b. Desgleichen an Drehscheiben . . . . . . . . . | 1 | 24 | 6 | 34 | 26 | 3 |
| Summa der Ausgaben . | | | | 28571 | 13 | 9 |
| Die Einnahmen waren . | | | | 31609 | 12 | 9 |
| mithin Ueberschuß . | | | | 3037 | 29 | |

Dieses Resultat in den ersten 5 Monaten ist zwar keinesweges glänzend, bevor man jedoch über die Rentabilität einer solchen Anlage nur irgend ein, dem wirklichen Erfolge nahes Urtheil fällen kann, ist ein mehrjähriger Betrieb erforderlich, indem erst nach und nach der Weg, auf dem sich die Verkehrsverhältnisse seit Jahrhunderten fortbewegten, von denselben verlassen und der eröffnete neue Weg betreten werden kann. Die bisher erlangten Resultate können um so weniger einen Maaßstab dazu liefern, da die Eröffnung der Bahn kurz vor Eintritt der, einem derartigen Unternehmen überhaupt nicht günstigen, Jahreszeit erfolgte, und der bisher darauf bewirkte Betrieb nur eine solche in sich schließt, auch der Güterverkehr erst mit dem 1. Januar 1844 ins Leben treten konnte.

Zieht man nun ferner in Betracht, daß gerade diese Bahn des reizenden Gebirges und der darin befindlichen, so äußerst wohlthätigen Quellen wegen, während der schönen Jahreszeit insbesondere, sehr lebhaft benutzt werden wird; daß ferner der Güterverkehr auf vielen Bahnen erst nach Verlauf eines Jahres eröffnet und dann innerhalb eines gleichen, ja oft wohl noch größeren, Zeitraums sich erst nach und nach zu einer gewissen Höhe aufgeschwungen hat, so dürfte diesem Unternehmen die sichere Aussicht auf einen glücklichen Erfolg ebenfalls nicht abzusprechen, sondern derselbe ganz unzweifelhaft zu erwarten sein.

In Hinsicht auf die Kosten des Feuerungsmaterials ist zu erwähnen, daß diese in der ersten Zeit des Betriebes dadurch sehr gesteigert wurden, daß von den 12 in zwei Satz eingeschlossenen Coaksöfen nur die Hälfte erst im Monat Februar 1844 benutzt werden konnte, da nach deren Vollendung ein für die Erhaltung der Oefen äußerst langsames, viele Wochen in Anspruch nehmendes, Anfeuern ein Haupterforderniß ist. Es war daher nöthig, den zum Heizen der Maschinen erforderlichen Coaks bis dahin in Meilern zu erzeugen, und mit dieser Gewinnung auch theilweise fortzufahren, da sechs Oefen nicht im Stande waren, den nöthigen Bedarf zu liefern; der zweite, ebenfalls aus sechs Oefen bestehende, Satz aber erst mit Anfang Mai 1844 in Betrieb gesetzt werden konnte.

Zur Bildung der Coaks in Meilern konnten aber nur Stückkohlen, von denen die Tonne franco Bahnhof 25 Sgr. kostete, verwendet werden, wohingegen zur Vercoakung in Oefen nur Kohlen in Anwendung kommen durften, deren Werth franco Bahnhof sich auf höchstens 13—13½ Sgr. pro Tonne

belief, wodurch sowohl die Erzeugungskosten, als auch die pro Meile ermittelten, äußerst verschiedenen Kostenbeträge, je nachdem nämlich mehr oder weniger Meiler- oder Oefen-Coaks fabrizirt und verbraucht worden ist, vollkommen gerechtfertigt erscheinen.

In den Monaten November und Dezember 1843 kam nämlich der Gesellschaft die Tonne Coaks, à 4 Berliner Scheffel, auf 1 Thlr. 3 Sgr. 6 Pf., der Korb gleich 2 Berliner Scheffel, daher auf 16 Sgr. 9 Pf.; im Januar und Februar 1844 die Tonne auf 18 Sgr., der Korb daher nur auf 9 Sgr.; im März die Tonne auf 25 Sgr. 9 Pf., und mithin der Korb auf 12 Sgr. 10½ Pf. zu stehen, woraus sich überhaupt ein Durchschnittspreis von 12 Sgr. 10½ Pf. pro Korb ergiebt.

Eben so kostete in dem Monat November 1843 die Dampferzeugung, inkl. des zum Vorheizen erforderlichen Holzes, pro Meile 1 Thlr. 4 Sgr. 4 Pf.

| | | | |
|---|---|---|---|
| im Dezember . | 1 „ | 2 „ | 3 „ |
| „ Januar . | — „ | 19 „ | 11 „ |
| „ Februar . | — „ | 22 „ | 11 „ |
| „ März . . | — „ | 29 „ | 11 „ |

Nach diesen Ermittelungen sind die folgenden Zusammenstellungen, aus welchen zugleich die überhaupt von den Maschinen zurückgelegte Meilenzahl, so wie der Verbrauch an Holz, Baum- und Brennöl, Talg und Hanf zu ersehen ist, entworfen.

| Monat. | Zurückgelegter Weg in Meilen. | Coaks. | Preis pro Korb. | | Geldbetrag. | | | Holz, Klafter à $6\frac{1}{3}$ Thlr. | Geldbetrag. | | | Vergut Pfd. à $3\frac{1}{3}$ Sgr. | Geldbetrag. | | | Baumöl à Pfd. 4 Sgr. 10 Pf. | Geldbetrag. | | | Brennöl Pfd. à $3\frac{1}{2}$ Sgr. | Geldbetrag. | | | Hanf, Werg u.s.w. | Geldbetrag. | | | Talg Pfd. à $4\frac{3}{4}$ Sgr. | Geldbetrag. | | | Summe des Geldbetrages. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Körbe. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | | Thl. | sg. | pf. | | Thl. | sg. | pf. | | Thl. | sg. | pf. | | Thl. | sg. | pf. | Pfd. | Thl. | sg. | pf. | | Thl. | sg. | pf | Thlr. | sg. | pf. |
| V. 29. Oktbr. bis ult. November 1843 | $1175\frac{3}{4}$ | 2216 | 16 | 9 | 1237 | 8 | — | 17 | 107 | 20 | — | 305 | 33 | 26 | 8 | 943 | 151 | 27 | 10 | $73\frac{1}{2}$ | 8 | 16 | 4 | 65 | 15 | 5 | — | 92 | 14 | 17 | — | 1569 | — | 10 |
| Dezbr. 1843 | 1061 | 1918 | 16 | 9 | 1070 | 26 | 6 | $11\frac{1}{15}$ | 70 | 2 | 8 | 1078 | 119 | 23 | 4 | 75 | 12 | 2 | 6 | 111 | 12 | 28 | 6 | 144 | 33 | 18 | — | 48 | 7 | 18 | — | 1326 | 29 | 6 |
| Januar 1844 | $1109\frac{3}{8}$ | 2265 | 9 | — | 661 | 15 | — | $11\frac{13}{15}$ | 75 | 4 | 8 | 1044 | 116 | — | — | 142 | 22 | 26 | 4 | 86 | 10 | 1 | — | 99 | 3 | 25 | 6 | 44 | 6 | 29 | — | 896 | 11 | 6 |
| Februar „ | $1045\frac{1}{2}$ | 2404 | 9 | — | 721 | 6 | — | $12\frac{3}{10}$ | 77 | 27 | — | 952 | 105 | 23 | 4 | 492 | 79 | 8 | — | 79 | 9 | 6 | 6 | 107 | 4 | 4 | 10 | $70\frac{1}{2}$ | 11 | 4 | 11 | 1008 | 20 | 7 |
| März „ | $1142\frac{5}{8}$ | 2449 | 12 | $10\frac{1}{2}$ | 1051 | — | 10 | $12\frac{23}{30}$ | 88 | 13 | 8 | 997 | 110 | 23 | 4 | 357 | 57 | 15 | 6 | 57 | 7 | 15 | 9 | 88 | 3 | 12 | 8 | $37\frac{1}{2}$ | 5 | 28 | 1 | 1324 | 19 | 10 |
| Summa . | 5534 | 11192 | — | — | 4741 | 26 | 4 | $66\frac{1}{3}$ | 419 | 8 | — | 4376 | 486 | 6 | 8 | 2009 | 323 | 20 | 2 | 323 | 48 | 8 | 1 | 503 | 60 | 6 | — | 292 | 46 | 7 | — | 6125 | 22 | 3 |

Nach der vorstehenden Zusammenstellung kostet also die Meile im Durchschnitt:

| Monat. | Meilen. | An Dampferzeugung, als: Coaks und Holz. Summarischer Geldbetrag. Thlr. | sg. | pf. | Durchschnitt pro Meile. Thlr. | sg. | pf. | An Putz- und Schmier-Material. Summarischer Geldbetrag. Thlr. | sg. | pf. | Durchschnitt pro Meile. Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vom 29. Oktober bis ultimo November 1843. . | $1175\frac{3}{4}$ | 1344 | 28 | — | 1 | 4 | 4 | 224 | 2 | 10 | — | 5 | 8 |
| Dezember 1843 . . . | 1061 | 1140 | 29 | 2 | 1 | 2 | 3 | 186 | — | 4 | — | 5 | 3 |
| Januar 1844 . . . . | $1109\frac{3}{8}$ | 736 | 19 | 8 | — | 19 | 11 | 159 | 21 | 10 | — | 4 | 3 |
| Februar " . . . . | $1045\frac{1}{2}$ | 799 | 3 | — | — | 22 | 11 | 209 | 17 | 7 | — | 6 | — |
| März " . . . . | $1142\frac{3}{8}$ | 1139 | 14 | 6 | — | 29 | 11 | 185 | 5 | 4 | — | 4 | 10 |
| Summa . | 5534 | 5161 | 4 | 4 | 4 | 19 | 4 | 964 | 17 | 11 | — | 26 | — |
| Durchschnittspreis für 5 Monate also . . | — | — | — | — | — | 27 | $10\frac{2}{3}$ | — | — | — | — | 5 | $2\frac{2}{3}$ |

Geldwerth der Coaks und des Holzes . . 5161 Thlr. 4 Sgr. 4 Pf.
" des Putz- und Schmiermaterials 964 " 17 " 11 "

Summa . 6125 Thlr. 22 Sgr. 3 Pf.

Die Kosten für die Dampferzeugung pro Meile, inkl. des zum Vorheizen erforderlichen Holzes, ergaben sich demnach auf 27 Sgr. $10\frac{2}{3}$ Pf. Eine Tonne im Ofen erzeugter Coaks kostete überhaupt 18 Sgr. Dieser Preis wird sich aber jedenfalls ermäßigen, sobald die zur Fabrikation desselben nöthigen Arbeiter nur erst eine größere Uebung erlangt haben, wodurch sich alsdann auch die Kosten pro Meile niedriger stellen werden.

Für die Beschaffung des Putz- und Schmiermaterials war, exkl. des Tagelohns für die Putzer, ein Kostenbetrag von 5 Sgr. $2\frac{2}{3}$ Pf. pro Meile erforderlich; inkl. des Lohnes derselben, welches sich auf 315 Thlr. 17 Sgr. belief, aber pro Meile 6 Sgr. $10\frac{9}{10}$ Pf.

In Betreff der Reparatur der Maschinen, wozu überhaupt 191 Thlr. 14 Sgr. 4 Pf. erforderlich gewesen sind, verdient bemerkt zu werden, wie dieselbe bedeutend geringer ausgefallen sein würde, wenn nicht, in Folge der Verwendung des in Meilern fabrizirten, von allen Schwefeltheilen auf diese Weise nicht genug zu befreienden, Coaks, die Roststäbe zu sehr angegriffen worden wären und häufig durch neue ersetzt werden mußten.

Eben so ist die für die Reparatur der Wagen ausgeworfene Summe von 222 Thlr. 14 Sgr. 8 Pf. nur größtentheils durch das Auseinandernehmen und Wiederaufrichten derjenigen Federn, welche mit zu geringer Spannkraft von Hause aus versehen waren, entstanden.

i. Fahrordnung, Tarif.

Im Winter gehen täglich die Züge zwei-, im Sommer dreimal von Breslau und Freiburg ab, und erreichen, nachdem sie sich in Ingramsdorf gekreuzt haben, nach Verlauf von 2 Stunden ihr Ziel.

## Fahrtaxe für eine Person.

In Silbergroschen.

| Von der Station | nach dem Anhaltepunkt Schmolz. | | nach der Station Kanth. | | | nach dem Anhaltepunkt Mettkau. | | nach d. Station Ingramsdorf. | | | nach der Station Königszelt. | | | nach der Station Freiburg. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2. | 3. | 1. | 2. | 3. | 2. | 3. | 1. | 2. | 3. | 1. | 2. | 3. | 1. | 2. | 3. |
| | Klasse. | | Klasse. | | | Klasse. | | Klasse. | | | Klasse. | | | Klasse. | | |
| Breslau | 8 | 4 | 16 | 11 | 7 | — | — | 28 | 19 | 12 | 39 | 26 | 17 | 45 | 30 | 20 |
| Von Schmolz | | | — | 8 | 4 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Von Kanth | | | | | | 8 | 4 | 12 | 8 | 5 | 23 | 15 | 10 | 30 | 20 | 13 |
| Von Mettkau | | | | | | | | — | 8 | 4 | — | — | — | — | — | — |
| Von Ingramsdorf | | | | | | | | | | | 10 | 7 | 5 | 18 | 12 | 8 |
| Von Königszelt | | | | | | | | | | | | | | 8 | 6 | 4 |

Für Kinder unter 2 Jahren, die auf dem Arme getragen werden und ihren Platz auf dem der Angehörigen finden, wird nichts gezahlt. Für ältere Kinder sind Billets zu lösen, jedoch können zwei Kinder unter 10 Jahren auf ein Billet mitgenommen werden. Der Verkauf der Fahrbillets in Breslau und in Freiburg geschieht bis 5 Minuten vor dem Abgange der Züge; die Passagiere auf den Zwischenstationen und Anhaltepunkten haben sich jedoch eine viertel Stunde vor der bestimmten Abfahrt einzufinden und die Fahrbillets sofort zu lösen.

## Gepäck-Ueberfrachttaxe

In Silbergroschen.
(50 Pfund frei.)

| | Pfund. 51-70 | Pfund. 71-90 | Pfund 91-110 | Pfund. 111-130 | Pfund. 131-150 | Pfund. 151-170 | Pfund. 171-190 | Pfund. 191-210 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Von Breslau nach: | | | | | | | | |
| Kanth . . . | 3 | 4 | 4 | 5 | 5 | 6 | 6 | 7 |
| Ingramsdorf . | 5 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| Königszelt . . | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 |
| Freiburg . . . | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| Von Kanth nach: | | | | | | | | |
| Ingramsdorf . | 2 | 2 | 3 | 3 | 4 | 4 | 5 | 5 |
| Königszelt . . | 4 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 8 | 9 |
| Freiburg . . . | 5 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| Von Ingramsdorf nach: | | | | | | | | |
| Königszelt . . | 2 | 2 | 3 | 3 | 4 | 4 | 5 | 5 |
| Freiburg . . . | 3 | 4 | 4 | 5 | 5 | 6 | 7 | 7 |
| V. Königszelt nach: | | | | | | | | |
| Freiburg . . . | 2 | 2 | 3 | 3 | 4 | 4 | 5 | 5 |

Für die Beförderung der Gepäck-Ueberfracht von den Stationen nach Breslau bleibt die Taxe unverändert. Bei Mehrgewicht über 210 Pfund wird für jede 20 Pfund 1 Silbergroschen erhoben.

Das Passagiergepäck muß, mit dem Namen des Eigenthümers und des Bestimmungsortes deutlich bezeichnet, eine halbe Stunde vor Abgang der Züge, unter Vorzeigung des Fahrbillets, an die Passagier-Gepäck-Expedition abgeliefert werden. — Auf den Anhaltepunkten wird Passagiergepäck weder angenommen noch ausgegeben.

### Fahrtaxe für den Transport von Equipagen.

In Thalern.

| | | | | | | I. Kl. | II. Kl. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Von | Breslau . . | nach | Kanth . . | oder | zurück | 5 | 3 |
| „ | „ | „ | Ingramsdorf | „ | „ | 5 | 3 |
| „ | „ | „ | Königszelt | „ | „ | 7 | 5 |
| „ | „ | „ | Freiburg | „ | „ | 7 | 5 |
| „ | Kanth | „ | Ingramsdorf | „ | „ | 5 | 3 |
| „ | „ | „ | Königszelt | „ | „ | 5 | 3 |
| „ | „ | „ | Freiburg | „ | „ | 7 | 5 |
| „ | Ingramsdorf | „ | Königszelt | „ | „ | 5 | 3 |
| „ | „ | „ | Freiburg | „ | „ | 4 | 3 |
| „ | Königszelt | „ | „ | „ | „ | 5 | 3 |

Zu der I. Klasse gehören: alle bedeckten Equipagen und alle schwer bedeckten Reisewagen überhaupt.

Zu der II. Klasse dagegen: alle übrigen Wagen.

Die Bestimmung der Klasse erfolgt durch den Bahnhof-Inspektor.

Die Hinschaffung der Equipagen nach den Bahnhöfen muß mindestens eine Stunde vor Abgang der Dampfwagenzüge Statt finden.

Personen, welche in ihren Wagen mitfahren wollen, haben Billets II. Klasse, und auf dem Bock oder Hintersitz sitzende Personen haben Fahrbillets III. Klasse zu lösen. Equipagen werden nur von und nach den Bahnhöfen Breslau, Kanth, Ingramsdorf, Königszelt und Freiburg befördert und müssen eine Stunde vor Abgang der Züge auf den Bahnhof eingeliefert, auf den Bahnhöfen bei Kanth, Ingramsdorf und Königszelt auch 24 Stunden vorher angemeldet werden.

### Frachtgütertarif inkl. Feuerversicherung.

Frachtsatz A., für Steinkohlen, Kalk, Coaks.

Steinkohlen, Coaks, in Partien unter 18 Tonnen, werden lose zur Beförderung nicht angenommen.

Das Auf- und Abladen der Steinkohlen ist mit 9 Pf. pro Tonne zu vergüten.

Bei vorher eingegangener Verpflichtung von einem Absender:

30 Mille Tonnen Steinkohlen pro Jahr für die Fahrt von Freiburg nach Breslau aufzugeben, werden nach Jahresschluß 10 Prozent von dem ganzen Frachtbetrage vergütet.

Frachtsatz B., für bearbeitete Granit-, Sand-, Back-, Bau- und Pflastersteine.

Frachtsatz C., für Getreide.

Frachtsatz D., für Farbehölzer, Metalle, Sämereien, Erze, Mineralien, Kolonialwaaren und alle von A. bis F. nicht speziell benannten Transportgegenstände.

Frachtsatz E., für Glaswaaren, Porzellan, Wolle, Flachs, Hanf, Federn, Betten und dergleichen voluminöse Transportgegenstände.

Frachtsatz F., für Möbel, Instrumente, Spiegel, Uhren.

| Von oder zurück | pro Tonne. A. | | pro Zentner. B. | | pro Zentner. C. | | pro Zentner. D. | | pro Zentner. E. | | pro Zentner. F. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Sgr. | Pf. | Sgr. | Pf. | Sgr. | Pf. | Sgr. | Pf. | Sgr. | Pf. | Sgr. | Pf. |
| Breslau nach: | | | | | | | | | | | | |
| Kanth . . . . | 5 | 6 | 1 | 3 | 1 | 9 | 2 | 6 | 2 | 9 | 6 | — |
| Ingramsdorf . | 8 | — | 1 | 9 | 2 | 9 | 3 | 6 | 4 | 3 | 10 | — |
| Königszelt . . | 10 | — | 2 | 3 | 3 | 6 | 4 | 6 | 5 | 9 | 14 | — |
| Freiburg . . . | 10 | — | 2 | 6 | 4 | — | 5 | — | 6 | 6 | 16 | — |
| Kanth nach: | | | | | | | | | | | | |
| Ingramsdorf . | 4 | — | 1 | — | 1 | 6 | 2 | — | 2 | — | 4 | — |
| Königszelt . . | 6 | 6 | 1 | 6 | 2 | 3 | 3 | — | 3 | 6 | 8 | — |
| Freiburg . . . | 8 | — | 1 | 9 | 2 | 9 | 3 | 6 | 4 | 3 | 10 | — |
| Ingramsdorf nach: | | | | | | | | | | | | |
| Königszelt . . | 4 | — | 1 | — | 1 | 6 | 2 | — | 2 | — | 4 | — |
| Freiburg . . . | 5 | 6 | 1 | 3 | 1 | 9 | 2 | 6 | 2 | 9 | 6 | — |
| Königszelt nach: | | | | | | | | | | | | |
| Freiburg . . . | 4 | — | 1 | — | 1 | 6 | 2 | — | 2 | — | 4 | — |

Bei kleinen Frachtgüterposten bis einschließlich 5 Zentner tritt in allen Rubriken eine Erhöhung von 10 Prozent des Frachtbetrages ein.

Die Spedition der Güter von und nach dem Breslauer Bahnhofe (ausschließlich der unter Frachtsatz F. aufgeführten), sofern dieselbe von den Empfängern oder Absendern nicht selbst bewirkt wird, hat der Kaufmann Kärger gegen die festgesetzte Vergütung von 6 Pf. pro Zentner und von 2 Sgr. für die Tonne Steinkohlen, Coaks oder Kalk übernommen.

### k. Verzinsung, Dividende.

Die statutenmäßige Verzinsung ist vier Prozent; eine Dividende ist bis jetzt noch nicht gezahlt worden.

### l. Personen-Frequenz.

Vom 29. Oktober bis ult. November 1843 fuhren auf der Bahn:

| | Personen. | Die Einnahme dafür war |
|---|---|---|
| | 22066 | 7457 Thlr. 8 Sgr. — Pf. |
| Im Dezember 1843 | 14037 | 4500 „ 2 „ — „ |
| „ Januar 1844 | 12423 | 4308 „ 25 „ — „ |
| „ Februar „ | 11581 | 3791 „ 16 „ — „ |
| „ März „ | 13178 | 4891 „ 12 „ — „ |
| „ April „ | 20034 | 6121 „ 24 „ — „ |
| „ Mai „ | 26561 | 10925 „ 6 „ — „ |

m. Güter-Frequenz.

Der eigentliche Güterverkehr ist erst seit dem 1. Januar 1844 eröffnet, und bestand der frühere Transport nur in Passagiergepäck, Vieh und Equipagen.

Vom 29. Oktober bis ult. November 1843 wurden für diese Gegenstände eingenommen:

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | 178 Thlr. | 3 Sgr. | 9 Pf. |
| im Dezember 1843 | | . . . . . . . . | | | | 377 „ | 11 „ | 6 „ |
| | | Güter. | | | | Einnahme für Vieh, Equipagen und Güter. | | |
| „ Januar | 1844 | 9622 Ztr. | 75 Pfund. | | | 998 Thlr. | 2 Sgr. | 6 Pf. |
| „ Februar | „ | 18154 „ | 37 „ | | | 1745 „ | 12 „ | 8 „ |
| „ März | „ | 17516 „ | 21 „ | | | 1678 „ | 13 „ | 10 „ |
| „ April | „ | 26144 „ | 8 „ | | | 2315 „ | 13 „ | 6 „ |
| „ Mai | „ | 22766 „ | 42 „ | | | 2659 „ | 2 „ | 1 „ |

Sowohl die Personen- als auch die Güter-Frequenz hat in der letztern Zeit bedeutend zugenommen; es steht jedoch zu erwarten, daß dieselbe sich in den Sommermonaten und später von Jahr zu Jahr noch mehr steigern wird, da die in den schlesischen Gebirgen befindlichen Bäder gewiß zu einer Vermehrung des Verkehrs wesentlich beitragen werden.

## 18. Liegnitz-Königszelt und Schweidnitz-Frankensteiner Eisenbahn.

a. Geschichte dieses Projekts.

Der Geheime Kommerzien-Rath Kramsta in Freiburg und der Baurath Krause in Liegnitz, welcher letztere den ersten Entwurf zur Oberschlesischen Eisenbahn gemacht hatte, projektirten im Anfange des Jahres 1843 eine Eisenbahn von Freiburg nach Liegnitz, um einestheils den ersteren Ort mit Maltsch, anderntheils das niederschlesische Gebirge auf näherem Wege mit Berlin zu verbinden. Maltsch ist ein Dorf mit einem Hafen an der Oder, 5 Meilen unterhalb Breslau. Der Waarenverkehr zwischen dem schlesischen Gebirge und Berlin wird über diesen Ort betrieben, und da die Niederschlesisch-Märkische Bahn auf ihrem Wege von Breslau nach Liegnitz Maltsch berührt, so würde auf diese Weise die Spedition von Kohlen und andern Erzeugnissen des niederschlesischen Gebirges zur Oder wesentlich erleichtert und außerdem der Personentransport aus einem Theile des Gebirges nach Liegnitz zum Anschluß an die von Breslau nach Frankfurt führende Eisenbahn bewirkt werden.

Die Bahn sollte sich bei Königszelt an die Breslau-Freiburger Bahn anschließen und so eine Verbindung dieser Bahn mit der Niederschlesisch-Märkischen auf kürzerem Wege als über Breslau herbeiführen.

Die Stadt Jauer versprach, auf den Vorschlag des Magistrats, sich bei diesem auszuführenden Unternehmen zu betheiligen, sobald der Zusammentritt eines Komités aus Liegnitz, Freiburg und Jauer erfolgt sei, um über den Weg der Bahn das Nähere zu besprechen, so wie, wenn insbesondere dahin gewirkt werde, einen Bahnhof oder eine Station in der Vorstadt vor Jauer

anzulegen, da die Stadt auf diese Art einigen Nutzen für das allgemeine Beste durch diese Anlage erwarten könne.

Zwischen dem Kommerzienrath Ruffer, dem Grafen Hochberg, als Mitglieder der Verwaltungsbehörden der Breslau-Freiburger Eisenbahn, und dem vorher erwähnten Komité wurden nun Unterhandlungen eingeleitet, welche unter dem 30. November 1843 eine Vereinbarung mit dem gedachten Komité herbeiführten, in welcher der Gesellschaft der Freiburger Bahn das Recht vorbehalten wurde, als Theilnehmerin an dem Unternehmen beizutreten.

Zu gleicher Zeit faßte man auch den Plan auf, die von Königszelt nach Schweidnitz führende Zweigbahn bis Frankenstein auszudehnen, um durch Fortsetzung derselben eine zusammenhängende Verbindung am Fuße des Gebirges von Liegnitz bis zur österreichischen Grenze herzustellen.

In der hierauf am 11. Dezember 1843 gehaltenen General-Versammlung der Breslau-Freiburger Aktionäre wurde in Bezug auf diese projektirten Eisenbahnlinien einstimmig der Beschluß gefaßt:

> daß, sofern die Gesellschaft es unternehmen werde, entweder jene beiden Bahnstrecken, oder auch die Eine oder die Andere in Ausführung zu bringen, dies doch nur unter dem Vorbehalte geschehen solle, daß finanziell das Unternehmen in seiner gegenwärtigen, die Verbindung Breslau's mit Schweidnitz und Freiburg umfassenden, Gestalt von jeder weiteren Ausdehnung getrennt bleiben solle.

Unter dieser Grundbedingung, und nach Mittheilung des vom Grafen von Hochberg und vom Kommerzienrathe Ruffer mit dem zu Liegnitz bestehenden Komité geschlossenen Abkommens, wurde ferner einstimmig beschlossen:

> daß die Gesellschaft in die ihr in diesem Abkommen reservirten Rechte trete, mithin die vom Grafen Hochberg und vom Kommerzienrathe Ruffer unter Vorbehalt der Genehmigung für sie abgegebene Erklärung bestätige.

Man nahm sodann in weitere Berathung:

> ob diese Bahnstrecke von Liegnitz bis Jauernik mit der weiteren von Schweidnitz nach Frankenstein zu führenden Eisenbahn als ein Unternehmen erachtet werden solle?

Diese Frage wurde durch Stimmenmehrheit bejaht und zugleich der Beschluß gefaßt:

> daß das Direktorium autorisirt sein sollte, beide Bahnstrecken speziell nivelliren und veranschlagen zu lassen, und daß das Liegnitzer Komité verhältnißmäßig nach dem eventuell zugesicherten Aktienbetrage an den dafür zu verwendenden Kosten Theil nehmen solle; daß ferner der Verwaltungsrath nach Aufnahme der beschlossenen Nivellements autorisirt sein solle, die weiteren Schritte zur Erlangung der Konzession zu thun, auch Zeichnungen auf diese neue Bahn von den Aktionären der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft in der Art entgegenzunehmen, daß der Besitzer jeder Stamm-Aktie berechtigt sei, eine Aktie des auf die zwei projektirten Bahnstrecken bezüglichen Unternehmens zu zeichnen.

Es fand hierauf eine allgemeine Besichtigung des Terrains durch den Ober-Ingenieur der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn Statt, worauf demnächst jetzt mit dem speziellen Nivellement vorgegangen wird. Um die hierdurch entstehenden Kosten zu decken, wurde unterm 29. April 1844 nachstehende Bekanntmachung des Verwaltungsrathes der vorhin erwähnten Eisenbahn erlassen:

„In der am 11. Dezember 1843 Statt gefundenen General-Versammlung der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft ist der Beginn der Vorarbeiten, Behufs der Weiterführung dieser Bahn von Schweidnitz nach Frankenstein und von Königszelt nach Liegnitz, beschlossen, und bestimmt worden, daß die Betheiligung bei dieser Bahn den Inhabern von Stamm-Aktien der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn in der Art seiner Zeit zustehen soll, daß ihnen gestattet sei, sich mit einer, ihrem Aktien-Betrage gleichkommenden Summe zu betheiligen.

Nachdem diese Vorarbeiten seit längerer Zeit bereits begonnen haben, fordern wir zur Ausführung dieses Beschlusses die Inhaber der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Stamm-Aktien, welche sich dieses Recht auf eine künftige Betheiligung für ihre Aktien sichern wollen, hierdurch auf, diese letztere in unserem Büreau, innerhalb der Zeit vom 20. Mai bis 25. Juni d. J. inkl. zu präsentiren, ein mit dem Namen des Inhabers unterschriebenes Verzeichniß der Nummern nach deren Reihenfolge zu übergeben und zugleich zu den Kosten der Vorarbeiten Ein halbes Prozent, mithin Einen Thaler pro Aktie einzuzahlen. Die Aktien werden auf der Rückseite mit einem, die erfolgte Präsentation dokumentirenden und zugleich als Quittung über die Berichtigung des halben Prozents dienenden Stempel versehen und den Produzenten sofort zurückgegeben werden.

Sobald das Unternehmen zur Ausführung gelangt, sind die Besitzer abgestempelter Aktien bei Verlust des zugesicherten Rechts und des eingezahlten Betrages verpflichtet, sich auf Grund einer später zu erlassenden Aufforderung über die Betheiligung bei dem Unternehmen in einer durch die Aufforderung zu bestimmenden Form zu erklären.

Diejenigen der Herren Aktionäre, welche die Aktien nicht innerhalb der Zeit vom 20. Mai bis 25. Juni c. inkl. auf die oben vorgeschriebene Art und Weise und unter Einzahlung des halben Prozentes präsentiren, werden als auf das ihnen zugesicherte Recht verzichtend erachtet."

Wenn durch den bei der Berlin-Stralsunder Eisenbahn erwähnten Ministerial-Erlaß vom 11. April 1844 diesem Projekte auch vorläufig ein Ziel gesetzt sein sollte, so steht dessen Ausführung doch gewiß in der Zukunft zu erwarten, da dasselbe für das materielle Wohl des schlesischen Gebirges von großer Wichtigkeit ist.

## 19. Eisenbahn zwischen Frankenstein, Patschkau, Neisse, Neustadt und Leobschütz.

### a. Geschichte dieses Projekts.

In einer am 8. Januar 1844 zu Neisse Statt gefundenen Versammlung der Deputirten der Kommunen Frankenstein, Patschkau, Neisse, Neustadt und Leobschütz wurde unter zustimmender Theilnahme der Vertreter der Breslau-Freiburger und Neisse-Brieger Eisenbahn-Gesellschaft der Bau einer Bahnlinie zur Verbindung genannter Städte mit gleichzeitiger Anknüpfung an die Liegnitz-Freiburg-Frankensteiner Bahn einer- und an die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn andererseits beschlossen. Der letztere Anschluß sollte nach Umständen über Ratibor oder über Jägerndorf und Troppau vermittelt werden, von wo aus die bestimmtesten offiziellen Anforderungen und höchst vortheilhaften Anerbieten, denen Mitglieder des Hohen Erzhauses nicht fremd sein sollten, vorlagen. Zur Ausführung der Vorarbeiten waren von den genannten Städten namhafte Beiträge bewilligt und unter Vorsitz des für das Unternehmen rastlos thätigen und hochverdienten Landgerichtsraths Hennig ein Komité von fünf Mitgliedern zur Führung der vorläufigen Geschäfte gebildet worden.

In einem, diesen Gegenstand besprechenden, Artikel der Breslauer Zeitung heißt es:

„Wir erblicken in den patriotischen Beschlüssen dieses neuen Städtebundes, deren höhere Genehmigung wohl nicht zu bezweifeln ist, die Vervollständigung des schlesischen Eisenbahnsystems durch Herstellung einer ununterbrochenen Eisenbahnlinie am Saume des Gebirges, und sprechen die wohlbegründete Meinung aus, daß einem Bahnzuge, welcher ohne Konkurrenz mit einer Schifffahrtslinie die boden- und industriereichsten und bevölkertsten Gegenden Norddeutschlands durchschneidet und dabei Punkte verbindet, wie Liegnitz, Jauer, Striegau, Schweidnitz, Peterswaldau, Reichenbach, Langenbielau, Frankenstein, Kamenz, Patschkau, Ottmachau, Neisse, Ziegenhals, Neustadt, Leobschütz, Jägerndorf und Troppau, glänzende Resultate um so weniger entgehen können, als derselbe gleichzeitig der Donau und Wien, Prag über Glatz, so wie Breslau, Berlin und Dresden die Hand bieten wird. Die mächtigen und unwandelbaren Verhältnisse, welche jene fast ununterbrochen 200000 Einwohner repräsentirende Städte-Gasse längs des Fußes der schlesischen Berge hervorrief und emporblühen ließ, müssen unzweifelhaft auch der ihre Verbindung vermittelnden Eisenbahn zu Gute kommen, und wir können deshalb dies Projekt nur ein sehr glückliches nennen. Dasselbe wird mit seinen Verzweigungen Schlesien zwischen Oder und Gebirge ein Bahnnetz geben, wie noch keine Gegend des europäischen Festlandes sich desselben erfreut, und der hier zu erwartende hohe Aufschwung der Industrie und Landeskultur wird auch für die näheren und entfernteren Bewohner von den ersprießlichsten Folgen sein.

Der Verknüpfungspunkt der projektirten Linie mit der Ferdinands-Nordbahn ist, wie bereits berührt, noch Gegenstand der in Troppau, bis zu welcher Stadt der jenseitige Bau gesichert, eingeleiteten Unterhandlungen. Es mag jedoch derselbe auch in der einen oder der andern Richtung zu Stande kom-

men, so können die entwickelten Resultate dadurch nicht geschmälert werden; die einzig möglichen Folgen des Entwurfs dürften die dadurch neutralisirte Anschlußlinie zwischen Kosel und Ratibor treffen, ein Ereigniß, welches dieses Gebiet, dem bereits die Oberschlesische Bahn und die schiffbare Oder die Hand bieten, wohl am leichtesten verschmerzen mag."

Das Komité fand sich hierauf veranlaßt, Deputirte nach Berlin zu schikken, um von Seiten der Staatsverwaltung ein allgemeines Zugeständniß zu erhalten, daß der Bau einer Eisenbahn von Frankenstein über Patschkau, Neisse, Neustadt, Leobschütz nach Troppau bewilligt werden würde. Es konnte sein Gesuch nur auf ein allgemeines Zugeständniß beschränken und die Ertheilung einer förmlichen Konzession für jetzt noch nicht nachsuchen, da zur Begründung eines solchen Antrages die Vorlage der das Projekt umfassenden Vorarbeiten erforderlich war. Man wollte diese vorläufig aus dem Grunde nicht fertigen lassen, damit den Aktionären für den Fall, daß sich die Staatsverwaltung entschieden gegen den Bau dieser Bahn aussprechen sollte, nicht unnütze Kosten entstehen möchten. Die Deputirten gelangten in Berlin zu der Ueberzeugung, daß sich dem Baue dieser Bahn, Hinsichts der Einmündung nach Troppau hin, vorläufig manche Schwierigkeiten entgegenstellten, die nicht beseitigt werden konnten, weshalb dieselben ihre Anträge wegen Erlangung dieses allgemeinen Zugeständnisses auf die erste Idee des Unternehmens, daß der Anschluß der Bahn an die Kosel-Oderberger Eisenbahn bei Ratibor erfolgen sollte, richteten.

Obgleich man sich diesem Projekte geneigter zeigte, so beweist doch nachstehender Erlaß des Finanz-Ministers an den Bürgermeister zu Neisse, daß wenigstens in der nächsten Zukunft an eine Ausführung dieses Planes noch nicht zu denken ist.

Nachdem auch in der Provinz Schlesien bereits in großer Ausdehnung Eisenbahn-Unternehmungen eingeleitet worden sind, kann ich für die nächste Zeit keine Veranlassung finden, die Genehmigung für die mancherlei Eisenbahn-Projekte, welche neuerdings dort angeregt worden, Allerhöchsten Orts zu befürworten. Erst dann, wenn die eingeleiteten Eisenbahn-Anlagen zur Ausführung gediehen sind, oder wenigstens der Vollendung sich nähern, wird es an der Zeit sein, die etwa weiter noch auszuführenden Verbindungen in nähere Erwägung zu nehmen, wobei sodann dem in der Vorstellung vom 29. Februar d. J. vorgetragenen Gesuche um Ertheilung der Konzession für eine Eisenbahn von Frankenstein über Patschkau, Neisse, Neustadt, Leobschütz zum Anschluß an die Kosel-Oderberger Eisenbahn bei Ratibor diejenige Berücksichtigung gewidmet werden wird, welche den genannten Städten und den von der Fahrlinie zu durchschneidenden Kreisen gebührt.

Die Anlagen der obigen Vorstellung erfolgen hierneben zurück.

Berlin, den 13. März 1844.

Der Finanz-Minister

von Bodelschwingh.

An den Bürgermeister Herrn von Adlersfeld
in Neisse.

## 20. Guben-Riesaer Eisenbahn.

### a. Geschichte dieses Projekts.

Seit längerer Zeit machte sich inmitten der von dem Eisenbahnnetz der
Berlin-Leipzig-Dresdener,
Berlin-Frankfurter,
Niederschlesisch-Märkischen und
Dresden-Görlitzer Eisenbahn
umschlossenen Landestheile der Wunsch geltend, eine passende Verbindungs-Eisenbahn, zum Anschluß an diese Bahnlinien, sich gegeben zu sehen. Nachdem der hierauf gerichtete Wunsch in amtlicher Weise von der Stadt Kottbus bei dem ult. Februar 1844 stattgefundenen Kommunal-Landtage zu Lübben angeregt worden, hatte sich ein Verein gebildet, welcher in einem unterm 2. April 1844 erlassenen Zirkular zu einer am 18. desselben Monats zu haltenden Versammlung in Kalau einladete. Eine Anzahl Personen aller Stände aus verschiedenen Theilen der interessirenden Kreise und Städte hatte sich hierzu eingefunden, worauf der Landrath, Freiherr von Platow, die beabsichtigte Berathung durch eine übersichtliche Zusammenstellung derjenigen Momente eröffnete, welche das obige Eisenbahnprojekt hervorgerufen, die Momente der Wohlfahrt für Handel und Gewerbe der betheiligten Provinz. Ferner hob derselbe hervor, daß die schon vor Erscheinen des Ministerial-Erlasses vom 11. April c. *) veranlaßte Versammlung auf diesen Erlaß vorzugsweise zu rücksichtigen habe, durch denselben aber keineswegs sich für hoffnungslos halten dürfe, da die hervorstechende Wichtigkeit des Projekts nicht zu verkennen und die Provinz um so mehr auf Berücksichtigung sich Hoffnung machen könne, als sie bisher weder durch ausreichende Kunststraßen oder Kanäle, noch durch sonstige großartige Anstalten bedacht worden, und erst in neuerer Zeit die Berlin-Kottbusser Chaussee weiter gefördert, die seit langen Jahren beabsichtigte Schiffbarmachung der Spree aber und die Verdämmung des Spreethals aufs Ungewisse ausgesetzt sei.

Nachdem hierauf der Versammlung mehrere eingegangene schriftliche Erklärungen der ausgesprochenen Theilnahme an dem Unternehmen mitgetheilt waren, wurde einstimmig Folgendes beschlossen:

1) Die Versammlung erkennet das Projekt einer Eisenbahn-Verbindung Guben-Riesa als einen hochwichtigen Gegenstand für die Provinz an, welcher durch vereinigte Kräfte derselben und aller ihrer Stände aufs Lebhafteste zu fördern und seiner Verwirklichung entgegen zu führen ist. Alle Anwesenden versprechen einmüthig, ihre Bemühung diesem Zwecke zu widmen und wollen denselben als einen provinziellen repräsentirt sehen, gleichzeitig und einmüthig gefördert durch Grundbesitz, Städte-, Handels- und Fabrikstand.
2) Es soll für die geschäftsfördernden Schritte eine Kommission für das Eisenbahn-Unternehmen Guben-Riesa schon heute niedergesetzt werden, mit

*) Wir haben diesen Ministerial-Erlaß unter Berlin-Stralsunder Eisenbahn S. 376 angeführt.

dem Ersuchen und die Vollmacht an dieselbe, Alles zu thun, was dazu nöthig ist, das Unternehmen bis zur Bildung der definitiven Aktien-Gesellschaft und bis zur Erlangung der hohen Staatskonzession vorzuschieben, als namentlich die Berathung über die Bahnrichtung in ihrem Innern, die Besorgung von vorläufigen und weitern örtlichen Aufnahmen, Anschlägen und Berechnungen und die Gründung der Rentabilität, die Beschaffung der Geldmittel für die Vorarbeiten und die Nachsuchung der Konzession und was weiter zur Förderung des Unternehmens gereicht.

3) Die Bildung einer Aktien-Gesellschaft wird als das Mittel, das Unternehmen zu Stande zu bringen, angesehen, für jetzt aber soll eine Aktienzeichnung nicht vor sich gehen; es soll vielmehr für die Vorarbeiten die Aufbringung eines vorläufig auf 2000 Thlr. angenommenen Fonds durch freiwillige Beiträge von der Kommission in die Wege geleitet werden, wobei die resp. Städte zuletzt zu befragen sind.

4) Wurde die Kommission, bestehend aus einem Präses, 7 Mitgliedern und 8 Stellvertretern derselben, erwählt.

5) Die Feststellung der Geschäftsordnung dieser Kommission bleibt derselben überlassen; als Maaßgabe werden jedoch bestimmt:

a. Beschlußfähig ist die Kommission nur bei Anwesenheit von fünf Mitgliedern, und sie beschließt durch einfache Stimmenmehrheit, wobei der Präses bei unentschiedener Majorität den Ausschlag giebt.

b. Ersetzt wird jedes Mitglied zunächst durch den für ihn bestimmten Stellvertreter, event. nach Wahl des Präses durch einen andern der erwählten Stellvertreter, wenn der eigentliche Stellvertreter nicht zu beschaffen und die Vollzähligmachung der Versammlung davon abhängig ist.

Bei Verhinderung des Präses und seines Stellvertreters wird ersterer einen anderen Stellvertreter aus den Kommissionsmitgliedern für sich bestellen.

c. Sitz der Kommission ist bis auf Weiteres Kalau.

d. Für die Rendanturgeschäfte wird die Kommission einen geeigneten Herrn ermitteln.

e. Ueber alle Punkte beschließt die Kommission durchaus selbstständig, als namentlich über die weiteren Mittel zu den Vorarbeiten und die Annahme und Remuneration der arbeitenden Personen.

f. Die Beschlüsse der Kommission werden von dem Präses oder dessen Stellvertreter und wenigstens noch einem Mitgliede der Kommission gezeichnet und sind alsdann vollgültig.

6) Die für die Vorarbeiten hergegebenen freiwilligen Beiträge werden bei Zustandekommen des Unternehmens zurückerstattet.

7) Durch Mittheilung einer Abschrift dieser Verhandlung soll sogleich durch die Kommission den hohen Behörden, als insbesondere dem Finanz-Minister, dem Ober-Präsidenten und der Königl. Regierung Vortrag gemacht werden.

Nach diesen gefaßten Beschlüssen trennte sich die Versammlung, die weitere Leitung der Geschäfte der erwählten Kommission überlassend.

Diese kam dem unter 7) erwähnten Beschlusse in der Art nach, daß sie unterm 4. Mai 1844 mit der Abschrift der Verhandlung vom 18. April ein Schreiben an den Finanz-Minister einreichte, worin sie denselben ersuchte,

daß in der am 18. v. M. vereinbarten Weise mit der weiteren Ausbildung des Projekts und mit den Vorarbeiten zu demselben vorgegangen werden möge.

Zugleich waren in diesem Schreiben die Gründe aus einander gesetzt, warum das beabsichtigte Unternehmen eine Berücksichtigung verdiene. Wir entnehmen demselben Folgendes, um einen näheren Aufschluß über das für die Ausführung dieses Projekts Sprechende zu geben.

Als die passendste Linie für die gewünschte Verbindungsbahn wird die Richtung Guben-Riesa, mit besonderer Rücksicht auf Kottbus und Finsterwalde, erkannt; der weiteren Ausbildung des Projekts soll jedoch vorbehalten werden, in wie fern die Anschlüsse in Guben—Riesa zu erlangen sind und ob etwa das Zusammentreffen mit der Jüterbogk-Riesaer Projektbahn noch innerhalb des preußischen Staatsgebietes vorzuziehen ist.

Für die Ausführung des Unternehmens in dieser Richtung, als für die Landesinteressen wichtig, werden folgende Gründe angeführt:

1) Die von dem im Anfange dieser Beschreibung bezeichneten Eisenbahnnetz eingeschlossenen Landestheile enthalten in sich eine nicht unerhebliche Anzahl von Fabrikstädten, welche zu einem großen Theile die Gewerblichkeit des preußischen Staates diesseits der Elbe ausmachen. Es sind neben anderen Kottbus, Peitz, Forste, Spremberg, Finsterwalde.

2) Fast genau in der Richtung Guben-Riesa führte die seither so frequente Frachtfuhrstraße zwischen Frankfurt a. d. O. und Leipzig.

3) Durch diese Landfläche führen die Straßen zu diesen Meßplätzen, sowohl von den vorgenannten Fabrikstädten, als:
   a. einerseits nach Frankfurt a. d. O. von den Königl. sächsischen Fabrikstädten, dem Erzgebirge, Böhmen und Baiern;
   b. andererseits nach Leipzig von den preußischen Fabrikstädten Guben, Crossen, Reppen, Züllichau, Zielenzig, Schwiebus, Sommerfeld, Sorau u. s. w.

4) Ein erheblicher Handel wird namentlich in Kottbus und Spremberg getrieben. Dieser Handel ist von solcher Bedeutung, daß lediglich zu seinem Besten die Errichtung einer Eisenbahn Goyatz-Kottbus im Werke ist.

5) Die großen fruchtbaren Distrikte der Spree- und Elsterthäler, und der Ueberfluß der ganzen Provinz an Holz und sonstigem Brennmaterial, haben nur in dem Mangel eines bequemen Absatzweges das Hemmniß einer erhöhten Nutzbarkeit zu beklagen.

Diese Momente ergeben das Bedürfniß bequemer, die betheiligten Landestheile durchschneidenden Landstraßen, als dringend. Die Nothwendigkeit stellt sich aber noch mehr heraus, wenn betrachtet wird, welche mangelhafte Kom-

munikationsmittel diesem Landestheile jetzt zu Gebote stehen, und das Bedürfniß eines Schienenweges zur Zugänglichmachung des sie umschließenden Eisenbahnnetzes ist, seit den durch letzteres an die Kommunikation gemachten Anforderungen, unabweislich, wenn der Verkehr und die Gewerblichkeit nicht gefährdet und die zeitherige schon durch ungünstige Stellung dieser Landestheile gegen bevorzugtere Gegenden nicht noch ungünstiger werden soll.

Diese Landestheile besitzen bis jetzt nur eine für den Verkehr von Nordwest nach Südost (von Berlin nach der Oberlausitz) bestimmte Chausseelinie, wovon die Berlin-Kottbusser Chaussee-Strecke ihre Vollendung noch erwartet. Eine Schiffbarmachung der Spree von Kottbus ab, seit vielen Jahren Gegenstand von Vorarbeiten, scheint aufgegeben; nicht zu gedenken, daß die Hoffnung auf eine Verdämmung des Spreethales, auf eine durchgreifende Regulirung der Elsterthäler, als der schwarzen Elster bei Senffenberg, der kleinen Elster bei Finsterwalde und die damit in Verbindung stehende Entwässerung des großen Lugks (der Quelle der kleinen Elster), kaum begründet scheint.

Die Fuhrstraßen Frankfurt-Leipzig und alle Straßen in der Richtung von Ost nach West — zu einer so großen Frequenz sie auch bestimmt sind — bieten in den unchaussirten Wegen, zum Theil in dem tiefen Sande, den sie zu passiren haben, ein trauriges Bild dar.

Daher ist es auch gekommen, daß diese Straßen jetzt leer sind und Personen und Güter den weiten und kostspieligen, aber zeitsparenden Umweg über die Anhalter und Berlin-Frankfurter Eisenbahn vorziehen. Ja der bedeutende Verkehr nach Leipzig und weiterhin von Kottbus, Sorau und Umgegend und dem oberen Theile von Niederschlesien her, hat sich schon jetzt, des großen Umweges ungeachtet, nach den Königl. sächsischen Chausseen gewendet, und die für diesen Verkehr bestimmte, ehemals lebhafte Fuhrstraße von Sorau über Spremberg und zwischen Altdöbern und Senffenberg hindurch nach Leipzig hin wird jetzt nur noch von den zahlreichen polnischen Viehtransporten besucht.

Je mehr der Axtransport bei Ausbildung eines allgemeinen Eisenbahnnetzes in seinem Werthe weichen wird, desto mehr müssen Gegenden und Orte, für deren Verkehr und Betriebsamkeit dieses Eisenbahnnetz nicht aufgeschlossen ist, herabsinken. Seitdem den sächsischen und schlesischen Fabriken eine Eisenbahnverbindung theils schon gewährt, theils gesichert und ihr Meßverkehr und der Bezug des Rohmaterials auf eine so erhebliche Weise dadurch erleichtert ist, können die in dem mehrerwähnten Landestheile eingeschlossenen Fabriken nur mit Bangigkeit diese Bevorzugung ansehen, und müssen zu ihrer Erhaltung eine Eisenbahnverbindung erstreben, welche ihnen Frankfurt und Leipzig, so wie zum Bezug des Rohmaterials die Oder und die Elbe, auf gleich bequeme Art zugänglich macht.

Es wird auch jedenfalls von nicht geringer Wichtigkeit für den Flor der bedeutendsten preußischen Meßstadt Frankfurt sein, wenn derselben eine direkte Eisenbahnverbindung mit Sachsen, dem Erzgebirge, Böhmen und Baiern verschafft wird, wie solche in der Richtung Guben-Riesa, unter Beschluß der be-

stehenden und in sicherer Aussicht stehenden (als namentlich in letzterer Beziehung der Sächsisch-Böhmischen, der Erzgebirgischen und deren Anschlusses über Zwickau an die Sächsisch-Baierische Bahn) gegeben werden könnte, durch die Niederschlesisch-Märkische und die Berlin-Anhaltische event. Jüterbogk-Riesaer Bahnen aber jedenfalls nur unvollkommen erreicht ist.

Die Erfahrung der letztern Jahre lehrt, wie Leipzig als Meßort immer mehr zu-, Frankfurt aber abnimmt, und während die letzte Frankfurter Messe mehr denn je dem Kleinhandel verfallen war, war die jüngst beendete Leipziger Messe eine der blühendsten, wozu unzweifelhaft die vorgeschrittene Vervollständigung der Eisenbahnwege um Leipzig herum sehr viel beigetragen hat.

Gehen wir nun auf den Gesichtspunkt über, daß der Staat das Interesse haben möchte, Konkurrenzbahnen möglichst zu vermeiden, so kann auch hierin einem gegründeten Bedenken gegen eine Eisenbahnverbindung Guben-Riesa nicht Raum gegeben werden. Denn

1) existirt für die Straße Frankfurt-Leipzig, und von der Gegend südlich von Frankfurt her nach Leipzig hin, bis jetzt keine Eisenbahn. Wenn in Ermangelung einer solchen dieser Verkehr genöthigt ist, den Gesellschaften der Berlin-Frankfurter und der Berlin-Anhalter Eisenbahnen sich in die Arme zu werfen, so werden letztere auf den fortdauernden Besitz dieses Verkehrs sich eben so wenig Rechnung machen dürfen, als bei Anlegung dieser Bahnen darauf auch nicht hat reflektirt werden können. In gleichem Maaße kann es weder wünschenswerth, noch bei Feststellung der Dresden-Görlitzer Bahn in Voraussetzung gekommen sein, daß der Verkehr von unterhalb Frankfurt und dem nördlichen Theile Niederschlesiens her nach Leipzig hin, nach Vollendung der Görlitz-Dresdener Bahn sich immer mehr und mehr, und vielleicht ausschließlich, ins Ausland ziehen müsse.

2) Die Landfläche innerhalb des Eingangs bezeichneten Eisenbahnnetzes ist von so bedeutendem Umfange, daß eine Durchschnittsbahn an sich schon begründet wäre, denn allein die Entfernung von Frankfurt nach Leipzig ist über Guben-Riesa mindestens um 10 bis 12 Meilen geringer, als über Berlin — schon angenommen, daß die Bahn Jüterbogk-Riesa zu Stande kommen wird — und dabei darf nicht übersehen werden, daß der Frachtbetrieb über Berlin in dem Mangel des Zusammenhanges der Bahnhöfe und in dem dadurch herbeigeführten kostspieligen Speditionsaufwande in Berlin, ein keineswegs wünschenswerther ist, und auch eben deshalb nicht zu der Frequenz gekommen ist, dessen er sonst fähig wäre.

3) Die vom Staate garantirte Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn würde durch eine Eisenbahn Guben-Riesa unleugbar wesentlich an Frequenz gewinnen, und die Bahn Goyatz-Kottbus erhielte durch die gedachte Projektbahn ihre Fortsetzung und erhöhte Nutzbarkeit.

Durch Reskript des Finanz-Ministers wurde auf das eingereichte Schreiben die Erlaubniß ertheilt, die Vorarbeiten beginnen zu können. Das dazu nöthige Geld ist durch freiwillige Beiträge bis zu 2000 Thlr. beschafft; auch

ist vom General Krauseneck die Zusicherung ertheilt, daß die erforderlichen Pläne des eventuellen Traktus der Bahn binnen Kurzem im Bureau des Generalstabes fertig kopirt sein sollen. Sobald diese eingegangen sind, soll der ganze Bahntraktus bereist werden, um an Ort und Stelle die nöthigen Einleitungen zu treffen, und es dürften dann wohl die Vorarbeiten ungesäumt beginnen.

## 21. Kottbusser Pferdebahn.

(Goyatz-Kottbus.)

Kottbus, welche Stadt in kommerzieller Hinsicht seit geraumer Zeit der Verbindungspunkt zwischen der Nord- und Ostsee auf der einen, und der Oberlausitz, einem Theile der Königreiche Sachsen und Böhmen auf der anderen Seite gewesen ist, machte die in diesem Verhältnisse begründeten Handelsinteressen seit Jahren geltend, damit dieselben, bei der Herstellung der Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Breslau, besonders über Görlitz, berücksichtigt werden möchten. Da jedoch die Bahnrichtung, ohne Berücksichtigung dieses Güterzuges, der namentlich auf der kurzen Strecke vom Schwielung-See (Anfang der Spree-Schifffahrt) bis Kottbus sehr stark ist, von Frankfurt auf Liegnitz vorgezogen wurde, so beschloß der dortige Handelsstand die Anlegung einer Pferde-Eisenbahn vom eben gedachten See bis Kottbus. Unter höherer Genehmigung fanden deshalb im Oktober 1843 die nöthigen Messungen und Terrain-Untersuchungen durch den Eisenbahn-Direktor Zimpel Statt, welche sehr günstige Resultate ergeben haben.

Es dürfte durch Ausführung dieses Unternehmens dem Handel und Verkehr in einem der besseren Kommunikationen so sehr bedürfenden Landestheile eine nicht unbedeutende Erleichterung geschafft werden.

## 22. Berlin-Stettiner Eisenbahn.

### a. Geschichte der Bahn.

Unter dem 24. März 1835 empfahl in einer Eingabe an die Vorsteher der Stettiner Kaufmannschaft der Redakteur der Börsen-Nachrichten der Ostsee, A. Altvater, die Anlegung einer Eisenbahn zwischen Stettin und Berlin, indem derselbe die Vortheile dieses Unternehmens ausführlich begründete. — Die Vorsteher der Kaufmannschaft wurden dadurch zur Ernennung einer Kommission, Behufs Prüfung des Vorschlages und Bewilligung einer Summe zu den Vorarbeiten, veranlaßt. Diese Kommission verstärkte sich durch mehrere Mitglieder und konstituirte sich dann unter dem 14. Mai 1835 als Berlin-Stettiner Eisenbahn-Komité, trat auch mit den Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft in Verhandlung. — Damals wurde hinsichtlich der Ausgaben folgende Berechnung gemacht:

1) Anlage-Kapital (für leichte Bauart, nach Art vieler Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten) . . . . 1,700000 Thlr.

2) Jährliche Kosten:

| | |
|---|---|
| Transportkosten . . . . . . . . . . . . . . | 27100 Thlr. |
| Erhaltung sämmtlicher Bauwerke . . . . . . | 40970 „ |
| Verwaltungskosten . . . . . . . . . . . . . | 9000 „ |
| Amortisationsfonds . . . . . . . . . . . . . | 23000 „ |
| | = 100070 Thlr. |

Die gedachten Unterhandlungen führten am 1. März 1836 zur Konstituirung eines aus Stettiner und Berliner Mitgliedern bestehenden Komités, welches sich eifrig mit dem Unternehmen beschäftigte, Anmeldungen zu Aktienzeichnungen eröffnete und bei der Staatsbehörde um Genehmigung des Vorhabens nachsuchte, worauf demselben unterm 18. März die Bedingungen mitgetheilt wurden, unter denen die Genehmigung zu gewärtigen sei. — Eine fernere Mittheilung des Komités an die Aktionäre vom 12. Oktober 1836 ergiebt Folgendes:

Nachdem die vorläufige Genehmigung Sr. Majestät des Königs für die Anlegung der Eisenbahn von Stettin nach Berlin unter den allgemeinen, für preußische Eisenbahnen gestellten Bedingungen erfolgt sei, habe die inzwischen geschehene spezielle Vermessung und Nivellirung der projektirten Bahnstrecke, welche die Städte Bernau, Neustadt und Angermünde berühren werde, ein ausgezeichnet günstiges Resultat ergeben, indem das Steigungsverhältniß meist $\frac{1}{275}$ nicht, und $\frac{1}{250}$ nie übersteigen werde, große oder kostbare Brückenbauten nicht vorkämen, die Verfolgung von mehreren Flußthälern kostspielige Wege-Uebergänge mindere, und die Terrain-Erwerbung sich günstig stellen werde, da die Bahn nur zum sechsten Theil ziemlich fruchtbaren oder guten Boden durchschneide. — Das Komité spricht sich, auf den Grund der Mittheilung und Gutachten ausgezeichneter amerikanischer Eisenbahn-Baumeister, mit denen es in unmittelbarer Verbindung stehe, für den bedeutenden Vorzug der hier anzuwendenden Streckung der Schienen auf eichenen Geleisebäumen, vor der sogenannten massiven Bahn aus. Die Anlagesumme wird nach gemachtem Ueberschlage auf 2 Millionen Thaler angegeben. Eine Aufforderung zur Unterzeichnung sei von dem Komité noch nicht erlassen, sondern nur Anmeldungen (die anfänglich 3½ Millionen betrugen), nach vorangegangener Prüfung auf die Höhe von 1,548500 Thlr. angenommen und darüber von den Aktionärs besondere, den vom Staate gestellten Bedingungen entsprechende Verpflichtungen ausgestellt worden. Es wird vorbehalten, das verbleibende ¼ hiernächst zur allgemeinen Konkurrenz zu stellen. — Das Komité hofft im Frühjahre 1837 den Bau zu beginnen und solle deshalb baldigst eine General-Versammlung der Aktionäre Statt finden. —

Das Komité erstattete im Februar 1837 einen dritten Bericht, aus welchem hervorgeht, daß dasselbe damals seine Vorarbeiten der betreffenden Staatsbehörde zur Bestätigung überreicht hatte, und daß die Landräthe der Kreise, welche die Bahn durchschneidet, bereits mit einer Prüfung des Traktus beauftragt waren. Der Bericht enthält zugleich eine Karte und den Ueberschlag der Kosten der Bahn.

Dem Kosten-Ueberschlage zufolge, der von dem Ober-Wegebau-Inspektor

Neuhaus (dem nachherigen Erbauer der Bahn) herrührt, sollte die ganze Bahn, sammt den 10 Lokomotiven, die durchschnittlich zu 9000 Thlr. eine jede berechnet worden, nur auf etwa 2,200000 Thlr. zu stehen kommen. Die präsumtive jährliche Einnahme wird auf 257500 Thlr. veranschlagt, wobei die Frachtpreise für Personen zu 3, 2 und 1 Thlr. und für Waaren zu 3 bis 7½ Sgr., bei einzelnen Gegenständen auch 15 Sgr. für den Zentner angenommen werden. — Die Ausgabe sollte jährlich nicht mehr als 99000 Thlr. betragen, woraus sich eine Netto-Einnahme von 158500 Thlr. ergeben würde. Schließlich bemerkt das Komité, daß, da es von den früher angemeldeten 3½ Millionen nur 1,600000 Thlr. wirklich angenommen habe, zur Komplettirung der Anlagekosten noch 600000 Thlr. fehlten, zu deren Zeichnung eingeladen wird.

Eine Mittheilung des Komités vom 25. Februar 1838, und ein Vortrag des Vorsitzenden, Ober-Bürgermeisters Masche (der sich große Verdienste um die Bahn erworben hat) vom 26. August 1838, setzten die Aktionäre vom ferneren Verlaufe dieser Angelegenheit in Kenntniß. Der Vortrag verbreitet sich ausführlich und gründlich über den Nutzen der Berlin-Stettiner Eisenbahn, über deren Rentabilität und den damaligen Stand des Unternehmens. Gründe der Zögerung waren namentlich die vielen Hin- und Herverhandlungen mit den Staatsbehörden über Inhalt des Statuts u. s. w.; dann aber auch das große Werk einer *ganz speziellen* Nivellirung und Untersuchung der Bahnlinie und der Kostenveranschlagung. Letztere ergab gegen den, um nur einen *ungefähren* Anhalt zu haben, angefertigten *vorläufigen Ueberschlag* einen Mehrbedarf von 324071 Thaler, mithin die Summe von 2,524071 Thlr.

Eine Bekanntmachung des Komités vom 2. Februar 1839 berief auf den 18. März eine General-Versammlung der Aktionäre, und enthielt namentlich auch die Erklärung, daß, weil seit der eingegangenen Verpflichtung der Interessenten eine geraume Zeit verflossen sei, die Zeichnung früher unter anderen Erwartungen erfolgt sein möge, auch manche persönlichen Verhältnisse sich geändert hätten, billig scheine,

> jedem Aktionär freizustellen, die gemachte Zeichnung zurück zu nehmen oder zu ermäßigen.

Hiervon war die Folge, daß (laut Protokoll der General-Versammlung)

| | | | |
|---|---|---|---|
| von der Gesammtsumme der Zeichnungen ad . | 2,112300 | Thlr. | Court. |
| *ab*gemeldet wurden . . . . . . . . | 1,573900 | „ | „ |
| verblieben sind . . . . . . . . . . | 538400 | „ | „ |

welche letztere Summe durch neue Zeichnungen auf 762000 Thlr. Courant sich erhöhte. — Da nun die zur förmlichen Constituirung der Gesellschaft erforderlichen ¾ der Kosten dadurch noch nicht gedeckt waren, beschloß die General-Versammlung neue Versuche zur Erlangung von Zeichnungen, bestätigte und vervollständigte das bisherige Komité. — Dieses entwickelte nunmehr eine außerordentliche Thätigkeit zur Vervollständigung des Kapitals; allein bei den vielen Krisen, welche die Eisenbahn-Angelegenheiten im Allgemeinen und einzelne Eisenbahnen insbesondere erlitten hatten, fehlte sogar den nützlichsten

und solidesten Unternehmungen der Art damals das erforderliche Vertrauen. Während z. B. die Stadt Stettin mit 100000 Thlr. zutrat, wurde ein ähnlicher Antrag von den Stadtverordneten Berlin's (welches mindestens gleiche Vortheile von der Eisenbahn hat) fast einstimmig verworfen. — So kam es denn, daß der am 3. Oktober 1839 abgehaltenen General-Versammlung angezeigt werden mußte, es sei bis dahin etwa nur 1 Million gezeichnet.

In dieser General-Versammlung hielt auch der erste Baumeister, Neuhaus, einen ausführlichen Vortrag über das Bahnprojekt. —

Das Komité wendete sich nun an den derzeit versammelten Altpommerschen Kommunal-Landtag mit dem Antrage, dieses Eisenbahn-Unternehmen zu einer Angelegenheit der Provinz zu erheben und demselben die materielle und moralische Unterstützung derselben zu gewähren. — Der Landtag entsprach mit wahrem regen Sinne für Gemeinwohl diesem Ansuchen, indem derselbe mittelst einstimmigen Beschlusses vom 12. Dezember 1839 (mit der Königl. Genehmigung versehen vom 3. Februar 1840) eine Zinsen-Garantie von 4 Proz. auf 6 Jahre nach vollendetem Baue der ganzen Bahn (die Zinsen für die Zeit des Baues sind in der veranschlagten Bedarfssumme mitbegriffen) von Seiten der Provinz für die noch an der veranschlagten Bedarfssumme von 2,724000 Thlr. fehlenden Aktien übernahm. — Dieses und eine neue Betheiligung der Stadt Stettin bei dem Unternehmen, zum Betrage von 500000 Thaler *), vervollständigte das erforderliche Kapital, weshalb in der am 13. bis 15. Juni 1840 gehaltenen General-Versammlung die Anzeige gemacht werden konnte, daß

| | |
|---|---|
| die alten Zeichnungen, ohne Garantie der Stände, | 1,051250 Thlr., |
| die neuen Zeichnungen, mit Garantie derselben, | 1,680000 „ |
| zusammen | 2,731250 Thlr. |

betragen.

Bei dieser Summe sind interessirt:

| | |
|---|---|
| Berlin mit . . . . . . . . . . . | 720100 Thlr. |
| Stettin mit . . . . . . . . . . . | 1,203900 „ |
| die Provinz Pommern mit . . . . | 442650 „ |
| verschiedene andere Orte und Gegenden mit | 364600 „ |

Man beschloß einstimmig, daß der Bau der Bahn ohne möglichsten Verzug vor sich gehen und das erwählte Direktorium beauftragt werden solle, zu dem Behufe den ersten Einschuß von 10 Prozent in der kürzesten Frist einzuziehen.

In derselben Versammlung wurde das Statut berathen und der Bauplan und Anschlag — nach welchem die Bausumme, inkl. 200000 Thlr. für

*) Die Stadt Stettin lieh vom Staatsschatze 450000 Thlr. und zahlte diese Summe an die Eisenbahnkasse, Namens einer Anzahl Aktionäre, welche bereits 10 Prozent (also 50000 Thlr.) eingeschossen hatten. — Diese stellten zur Sicherheit der Stadt derselben Wechsel, — zahlbar resp. am 2. Januar, 2. Juli, 1846, und 2. Januar 1847, — über den Betrag ihres Darlehns aus, und verpfändeten noch speziell ihre Eisenbahn-Aktien. Unter gewissen Bedingungen ist auch frühere Kündigung zulässig. — Eine eben so eigenthümliche als sinnreiche Aushülfe! —

stärkere Schienen und sonstige Verbesserungen, auf 2,724071 Thlr. berechnet ist — genehmigt.

Das Direktorium richtete nunmehr an die betreffenden Staatsbehörden die erforderlichen Anträge wegen Bestätigung des Statuts und Genehmigung des Bauplans und der Bahnlinie, empfing jedoch erst jene im November 1840 (die Königl. Genehmigung ist vom 12. Oktober), letztere Ende März 1841, weshalb der Bau vor dem Frühjahre 1841 recht kräftig und zusammenhängend nicht angegriffen werden konnte. —

Die erste regelmäßige General-Versammlung der Aktionäre wurde am 27. Mai 1841 gehalten, wobei ausführliche Berichte, sowohl des Verwaltungsraths als des Direktoriums, vorlagen, aus denen das Wesentlichste in den ferneren betreffenden Abschnitten mitgetheilt wird. — Ein Gleiches geschieht hinsichtlich eines den Aktionären unter dem 20. Januar 1842 mitgetheilten Berichts und hinsichtlich der Vorträge an die zweite regelmäßige General-Versammlung, welche am 26. Mai 1842 Statt fand.

In dieser Versammlung kam auch sowohl die Vermehrung des Anlage-Kapitals um 4—500000 Thlr., als die Verlängerung der Bahn nach Stargard, zur Berathung und Beschlußnahme.

Die erste Probefahrt auf einer Strecke von einer Meile Länge geschah am 19. Februar 1842; die erste 6 Meilen lange Abtheilung zwischen Berlin und Neustadt-Eberswalde wurde am 30. Juli, und die Strecke 3 Meilen weiter bis Angermünde am 15. November 1842 dem Verkehre eröffnet.

Ueber die, nach dem Beschlusse in der General-Versammlung vom 26. Mai 1842, der anfänglich bestimmten Summe zugefügten 500000 Thlr. wurden im März 1843 2500 Stück „Berlin-Stettiner Eisenbahn-Obligationen", jede à 200 Thlr. mit 4 Prozent verzinsbar, ausgefertigt, die nur unter gewissen Umständen vom Inhaber, als bei Nichtbezahlung der Zinsen beim Aufhören des Betriebes auf der Bahn ꝛc. (wie das darüber ertheilte Allerhöchste Privilegium vom 13. Februar 1843, Gesetzsamml. Nr. 2337, näheren Aufschluß ertheilt), von der Gesellschaft dagegen zu jeder Zeit gekündigt werden können, deren allmälige Amortisation aber vom Jahre 1845 ab mittelst eines halben zu einem Amortisationsfonds zu zahlenden Prozents des Kapitalbetrages erfolgen soll.

Der ganze Betrag dieser halben Million wurde von dem Finanz-Minister zum Pari-Kourse übernommen, dabei aber noch neben Stempelfreiheit für die Obligationen der Gesellschaft, in besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse der Bahn, welcher für einen großen Theil ihrer Aktien eine sechsjährige Zinsen-Garantie der Pommerischen Landstände zu Gute kommt, die Zusicherung ertheilt, während dieser sechsjährigen Periode von den zu zahlenden 4 Prozent Zinsen jährlich $\frac{1}{2}$ Prozent restituiren zu wollen, gleichviel, ob während dieser Zeit die Obligationen noch im Besitz des Staats verblieben oder bereits anderweitig veräußert sind. Der Gesellschaft erwächst durch diese Zinsenersparniß von einem halben Prozent während eines 6jährigen Zeitraums ein Gewinn von 3 Prozent, der in der Zeit, als die Anleihe gemacht wurde, und wo der Stand der Aktien den Pari-Kours nicht erreichte, nim-

mermehr durch Emission dieser Obligationen an der Börse zu erzielen gewesen wäre. —

In der am 26. Mai 1842 gehaltenen General-Versammlung stellte es sich nach Vortrag des Jahresberichts des Verwaltungsraths und des Direktoriums heraus, daß zur Vollendung der Bahn, außer den vorigen, durch Anleihe beschafften 500000 Thlr. noch circa 300000 Thlr. erforderlich waren. Die Veranlassung zu diesen vermehrten Ausgaben lag größtentheils darin, daß sich, wie die eröffnete Strecke bereits hinreichend darthat, eine weit stärkere Benutzung der Bahn erwarten ließ, als früher angenommen wurde, und daß eine andere wesentliche Ausgabe für den Bau der Futtermauer nebst Brücke am Bahnhofe zu Stettin früher gar nicht veranschlagt war, da das Projekt erst seitdem entstanden und in seinem ganzen Umfange selbst im vorjährigen Anschlage nicht übersehen werden konnte. Die Versammlung bewilligte deshalb diese erforderlichen Geldmittel, und überließ die zweckmäßigste Beschaffung derselben dem Direktorium und dem Verwaltungsrath. —

Zugleich wurde in dieser General-Versammlung mit einer Majorität von 258 Stimmen der wichtige Beschluß gefaßt, die Berlin-Stettiner Bahn bis Stargard von Stettin aus fortzuführen *).

Die Beschaffung der Geldmittel sollte in der Art geschehen, daß mit Einschluß obiger 300000 Thlr. noch für alle Fälle anderthalb Millionen Thaler Aktien Littera A. ausgefertigt würden, die zum Nominalwerthe den Aktien-Inhabern bis zur Hälfte des Betrages ihrer Aktien überlassen werden sollten, in so fern sie davon Gebrauch machen wollten. Der Rest der Aktien aber, wenn und in sofern solcher zum Bau noch erforderlich wäre, sollte der Direktion zur Verwerthung in der für die Gesellschaft vortheilhaftesten Weise überwiesen werden.

Ende Juli 1843 war die Berlin-Stettiner Bahn so weit hergestellt, daß schon Probefahrten von Angermünde aus Statt fanden und die ganze Strecke am 15. August dem Verkehre freigegeben werden konnte. —

Unterm 26. Januar 1844 erfolgte die Bestätigungsurkunde des Nachtrages zu den Statuten wegen Erhöhung des ursprünglich zu 2,724000 Thlr. angenommenen Aktien-Kapitals um den Betrag von anderthalb Millionen Thaler, so wie wegen Anlage einer Zweigbahn von Stettin nach Stargard (Gesetzsammlung 1844 Nr. 2426).

In der am 30. Mai 1844 gehaltenen General-Versammlung wurde von dem Verwaltungsrath und dem Direktorium gemeinschaftlich der Vorschlag gemacht: zur Ablösung der nach dem Beschlusse der General-Versammlung vom 26. Mai 1842 beschafften und vom Staate gegen Ausstellung von 2500 Stück Obligationen à 200 Thlr. angeliehenen 500000 Thlr. eine gleiche Summe in Aktien zu kreiren, um das aus dem Verkauf derselben zu erzielende Agio dem Gesammtvermögen der Gesellschaft einzuverleiben, mit der Maaßgabe jedoch, daß die Emittirung und der Verkauf derselben erst nach erfolgter Konzession

*) Das Nähere hierüber unter Stettin-Stargarder Bahn

des Staates und successive erfolgen solle, so daß ein irgend nachtheiliger Einfluß auf den Kours der Aktien nicht herbeigeführt werde.

Dieser Vorschlag wurde mit 168 bejahenden gegen 74 verneinende Stimmen von der Versammlung genehmigt und dadurch das gesammte Stamm-Aktien-Kapital auf die Summe von 4,724000 Thlr. erhöht.

Noch ein wesentlicher Berathungsgegenstand dieser Versammlung war der neue revidirte Statuten-Entwurf, aus dem wir folgende Punkte als die wichtigsten hervorheben:

1) den vorbehaltenen Zwecken der Gesellschaft ist die Weiterführung der Bahn und die Anlegung oder Unterstützung von chaussirten zu derselben führenden Wegen hinzugefügt worden;
2) der Fonds der Gesellschaft ist, der gegenwärtigen finanziellen Lage entsprechend, auf 4,224000 Thlr. angegeben worden; jedoch
3) als Zusatz die Bestimmung aufgenommen, nach dem Beschlusse des Direktoriums und des Verwaltungsraths das Aktien-Kapital um eine halbe Million erhöhen zu dürfen, um damit das von der Gesellschaft nach dem Allerhöchsten Privilegium vom 13. Februar 1843 aufgenommene Anlehen zu tilgen;
4) die temporär während der Zeit der Raten-Einzahlung nur Bedeutung besitzenden Bestimmungen des alten Statuts, und was sonst damit im Zusammenhange stand, sind fortgelassen worden;
5) bei einem Reinertrage der Bahn von über 6 Prozent sollen von dem Ueberschusse über 6 Prozent bis 20 Prozent in den Reservefonds für unerwartete Einnahme-Ausfälle, Verbesserungen und außergewöhnliche Ausgaben gelegt werden dürfen; indessen bleibt es den Beschlüssen der General-Versammlung vorbehalten, auch in einzelnen Fällen oder auf besondere Veranlassung einen noch höheren Beitrag von dem 6, oder selbst auch schon einen Beitrag von dem 4 Prozent übersteigenden Gewinne zu dem Reservefonds festzusetzen;
6) die Zahl der 5 ordentlichen und 3 stellvertretenden Mitglieder des Direktoriums ist auf 6 ordentliche, und diejenige der 12 ordentlichen und 4 stellvertretenden Mitglieder des Verwaltungsraths auf 15 ordentliche beschränkt worden;
7) bei der Wahl der Mitglieder des Direktoriums und des Verwaltungsraths durch die General-Versammlung sollen neben den bejahenden auch die verneinenden Stimmen berücksichtigt und mithin die Stimmen-Majorität durch einen Dezimalbruch ausgedrückt werden;
8) die nach beendeter dreijähriger Dienstzeit austretenden Mitglieder beider Vorstände der Gesellschaft sollen sogleich wieder wählbar sein;
9) wenn, ihrer Anciennetät zufolge, mehr als ein Drittheil der Mitglieder des Direktoriums oder des Verwaltungsraths in einer und derselben General-Versammlung ausscheiden müßte, so soll dieser das Recht vorbehalten bleiben, die Dienstzeit der das Drittheil Ueberschreitenden um ein ferneres Jahr verlängern zu dürfen;
10) sind nicht sämmtliche sechs Stellen im Direktorium besetzt, so wählt

der Verwaltungsrath, wenn er nicht dazu die Ansetzung einer außerordentlichen General-Versammlung vorzieht, interimistisch bis zur nächsten ordentlichen General-Versammlung die fehlenden aus der Zahl dazu qualifizirter Aktionäre, und bewirkt außerdem, falls das Bedürfniß dazu vom Direktorium ausgesprochen wird, temporäre Ernennungen bei vorübergehendem längeren Fehlen einzelner Direktions-Mitglieder;

11) die Ergänzung mehrerer, im Laufe eines Jahres ausgeschiedener Mitglieder des Verwaltungsraths muß, wenn die Zahl der Ausgeschiedenen das Drittheil überschreitet, und kann, sofern dies nicht der Fall ist, durch eine außerordentliche General-Versammlung erfolgen;

12) die Direktoren beziehen zusammengenommen für die Verwaltung ihres Amts, je nach dem Reinertrage der Bahn, eine jährliche Remuneration von 1500 bis 3000 Thlr.;

13) der Wohnort der Mitglieder des Verwaltungsraths erleidet keine weitere Beschränkung, doch sollen dieselben bei ihren Reisen zu den Versammlungen, in sofern sie dabei die Bahn nicht benutzen können, nur Schnellpostsätze liquidiren dürfen;

14) zur Gültigkeit der Beschlüsse des Verwaltungsraths ist die Anwesenheit von mindestens acht, und in dringenden, keinen Aufschub erduldenden Fällen von fünf Mitgliedern erforderlich;

15) den Befugnissen des Direktoriums wird noch die Bestimmung hinzugefügt, daß mit den Unterschriften dreier Mitglieder, worunter die des Vorsitzenden, und mit dem Amtssiegel des Direktoriums versehene Urkunden zu ihrer vollen Glaubwürdigkeit keiner weitern Anerkennung von einem Richter oder einem Notar bedürfen sollen;

16) die Befugnisse des Verwaltungsraths werden folgendermaaßen erweitert:

a. er prüft die ihm sofort anzuzeigenden interimistischen Etats-Ueberschreitungen des Direktoriums, und wacht darüber, daß auch interimistisch Gehalte an Beamte, oder Belohnungen an Nichtbeamte der Gesellschaft für etwaige Dienstleistungen, welche jährlich die Summe von 500 Thlr. übersteigen, nie ohne seine Genehmigung ertheilt werden;

b. er entscheidet nach dem Vorschlage des Direktoriums über die Verzinsung der Aktien bis zur Höhe von 4 Prozent;

c. er bestätigt oder verwirft die Anstellung sämmtlicher vom Direktorium ihm persönlich zu bezeichnenden Beamten mit einem jährlichen Diensteinkommen von 600 Thlr. an und darüber;

d. er prüft die vom Direktorium den Beamten der Bahn zu ertheilenden Dienst-Instruktionen bis zum Bahnhofs-Inspektor exkl. abwärts mit dem Rechte der Abänderung oder Genehmigung;

e. es steht ihm die Entscheidung zu bei allen Meinungsverschiedenheiten zwischen ihm und dem Direktorium, hinsichtlich der Deklaration des Statuts;

f. er hat das Recht, in allen Fällen, in denen er sich bei seinen Berathungen Nutzen davon versprechen zu können glaubt, auf eine

Vereinigung mit dem Direktorium zu einem gemeinschaftlichen Kollegium anzutragen, mit welchem Antrage er zwar nicht abgewiesen werden darf, wobei jedoch dem Direktorium gegen die so gefaßten Beschlüsse der Rekurs an die General-Versammlung vorbehalten wird;

g. er erläßt unter Bestimmung der Zeit und des Orts den öffentlichen Aufruf zu sämmtlichen General-Versammlungen, und trifft die nöthigen Vorbereitungen zu denselben;

h. er übt eine Mitwirkung aus bei allen an die hohen Staatsbehörden zu richtenden Anträgen wegen weiterer Entwickelung oder etwaiger Abänderung des Statuts;

17) die Befugnisse der General-Versammlung endlich erfahren noch durch die Berechtigung einen Zusatz, in allen streitigen, die Mitwirkung des Verwaltungsraths erheischenden Fällen zwischen dem Direktorium und dem Verwaltungsrathe zu entscheiden, und für die Deklaration des Statuts im Innern der Gesellschaft die höchste Instanz zu bilden.

Der in diesen Hauptpunkten angeführte und von der General-Versammlung genehmigte Statuten-Entwurf ist demnächst den betreffenden Staatsbehörden zur Genehmigung eingereicht worden, deren Ertheilung keinem Zweifel unterliegt.

### b. Richtung und Länge der Bahn.

Der Berliner Bahnhof liegt vor dem Oranienburger Thore; von ihm aus durchschneidet die Bahn die Vorstadt, passirt den Louisenbrunnen, läßt Pankow dicht links neben sich, Blankenburg rechts, geht nahe an Buch vorbei, und erreicht so, die Panke einige Male überschreitend, Bernau. Von da ab bis Neustadt-Eberswalde durchschneidet die Bahn, auf fast zwei drittel ihrer Länge, Forstgrund, und streift nur hart an Dennewitz und Melchow, welche rechts liegen bleiben, vorbei. — In der Königl. Biesenthaler Forst wird das Schwärzethal, unmittelbar neben Neustadt das Finowthal, überschritten, und dann bleibt bis Chorinchen, und auch hinter diesem Dorfe bis in die Nähe von Serwst, die Bahn fast immer zwischen Holzung, tritt hiernach aber neben dem Paarsteiner See in eine Niederung, welche bis Angermünde führt. — Von da, Kerkow rechts und Bruchhagen links liegen lassend, bleibt die Eisenbahn bis Passow hart an der Welse; diese einige Male passirend, durchschneidet sie dann das Randowbruch (die Grenze zwischen der Uckermark und Pommern) und gewinnt bei Schönow die Hügelreihe, welche das Thal der Randow begrenzt. Kasekow bleibt fernerhin rechts, Petershagen links nahe der Bahn liegen, welche hierauf in einem großen Bogen hart an Tantow vorbeistreift, zwischen Radekow und Rosow wieder mehr nach Osten geführt, durchgeht und ferner allmälig bis zu den Höhen von Marienhof sich erhebt, östlich das Dorf Kolbitzow, Schmellentin westlich lassend. Mit Marienhof ist die gröste zu übersteigende Höhe erreicht, und die Linie senkt sich dann ohne Unterbrechung nach Stettin hinab, Pritzlow rechts lassend und bis zum Vorwerk Scheune sich in der Nähe der Berlin-Stettiner

Chaussee haltend. Nachdem sie dieselbe überschritten hat, läuft sie zwischen Pommerensdorf, durch die Neue- und hinter der Ober-Wiek, nach dem innerhalb der Festungswerke hart an der Oder vor dem Schneckenthore Stettins befindlichen Bahnhofe.

Die Eisenbahn durchschneidet die Berlin-Stettiner Chaussee zwischen Chorin und Serwst, vor Angermünde und bei Scheune; die Berlin-Prenzlower Straße bei Pankow; die Chaussee, welche von Angermünde nach Prenzlow führt, bei Kerkow. Die Gesammtlänge der Bahn beträgt (nachdem die ursprünglich gewählte Bahnlinie einige Abkürzungen erfahren hat) 35694 Rthn. oder etwa 17,847 Meilen. Ihre Stationsplätze mit Bahnhöfen zu Berlin, Bernau, Neustadt-Eberswalde, Angermünde, Passow, Tantow und Stettin sind sämmtlich etwa 3 Meilen von einander entfernt; zwischen Bernau und Neustadt-Eberswalde ist außerdem der Anhalteplatz Biesenthal-Grünthal. Wahrscheinlich wird auch ein solcher zwischen Schönow und Kasekow eingerichtet werden.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

Wie bereits früher erwähnt, war die Gesammtsumme des berichtigten Kostenanschlages 2,724000 Thlr.; allein verschiedene nothwendige oder nützliche Abänderungen im Bauplane, so wie die Vermehrung der Betriebsmittel haben eine Ueberschreitung der Anschlagssumme unvermeidlich gemacht, so daß im Ganzen die Summe von zwei Millionen Thaler (inkl. für die Zweigbahn von Stettin nach Stargard) nachbewilligt werden mußte. Von dieser Gesammtsumme von 4,724000 Thlr. sind über 4,224000 Thlr. stempelfrei 21120 auf jeden Inhaber lautende, mit 4 Prozent zinsbare Aktien, jede zu 200 Thlr., ausgefertigt worden, inzwischen ist auch die Theilung einzelner Aktien in halbe Aktien zu 100 Thlr. unter gleicher Nummer sub a. und b. erfolgt.

Für die übrigen 500000 Thlr. sind 2500 Stück Obligationen ausgegeben, welche aber, wie schon im geschichtlichen Theile erwähnt worden ist, jetzt in Stamm-Aktien umgewandelt werden sollen.

Die Mehrausgabe oder Ersparniß in den einzelnen Positionen gegen den Anschlag ist aus nachstehender Tabelle ersichtlich.

| Nr. der Anschlags-Titel. | Benennung der Arbeiten und Leistungen. | Nach dem ursprünglichen Anschlage soll verausgabt werden Thlr. | sg. | pf. | Außer dem Anschlage für berechnete Mehrarbeiten und Abweichungen treten hinzu Thlr. | sg. | pf. | Summa des Anschlages und der Kosten für Mehrarbeiten und Leistungen Thlr. | sg. | pf. | Bis zum 30. April 1844 ist verausgabt Thlr. | sg. | pf. | Zur Vollendung des Baues wird erforderlich sein Thlr. | sg. | pf. | Summa der Baukosten nach der Ausführung Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | A. Zur Berlin-Stettiner Eisenbahn. | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| I. | Vorarbeiten | 16061 | 22 | 9 | 4000 | — | — | 20061 | 22 | 9 | 21896 | 1 | — | — | — | — | 21896 | 1 | — |
| II. | Direktions- und Aufsichtskosten | 49120 | 24 | — | — | — | — | 49120 | 24 | — | 106373 | 26 | 11 | 5500 | — | — | 111873 | 26 | 11 |
| III. | Grund- und Nutzungs-Entschädigung | 203380 | 4 | 10 | 62000 | — | — | 265380 | 4 | 10 | 251990 | 20 | 2 | 33725 | — | — | 285715 | 20 | 2 |
| IV. | Erd-, Graben- und Ausradungsarbeit | 605109 | 12 | 2 | 137000 | — | — | 742109 | 12 | 2 | 766465 | 7 | 9 | 260 | — | — | 766725 | 7 | 9 |
| V. | Befestigung der Böschungen | 33757 | 24 | 8 | — | — | — | 33757 | 24 | 8 | 35710 | 3 | — | 560 | — | — | 36270 | 3 | — |
| VI. | Unterirdische Strecken | 12400 | — | — | — | — | — | 12400 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| VII. | Bau der Brücken und Durchlässe | 174631 | 9 | 4 | 25000 | — | — | 199631 | 9 | 4 | 188046 | 28 | 6 | 2075 | — | — | 190121 | 28 | 6 |
| VIII. | Befestigung des Planums | 98257 | 24 | — | — | — | — | 98257 | 24 | — | 76385 | 16 | 1 | — | — | — | 76385 | 16 | 1 |
| IX. | Herstellung des Bahngestänges | 963242 | 6 | — | — | — | — | 963242 | 6 | — | 907777 | 28 | 5 | — | — | — | 907777 | 28 | 5 |
| X. | Wege-Uebergänge | 11328 | 22 | 9 | — | — | — | 11328 | 22 | 9 | 8287 | 6 | 4 | 30 | — | — | 8317 | 6 | 4 |
| XI. | Bewegliche Schienen, Drehscheiben u. s. w. | 7790 | 13 | 4 | 21000 | — | — | 28790 | 13 | 4 | 27874 | 1 | 3 | — | — | — | 27874 | 1 | 3 |
| XII. | Einfriedigung der Bahn | 21853 | 24 | 6 | — | — | — | 21853 | 24 | 6 | 8252 | — | 7 | 145 | — | — | 8397 | — | 7 |
| XIII. | Gebäude | 135538 | 26 | 7 | 228569 | — | — | 364107 | 26 | 7 | 397224 | 20 | 8 | 25685 | — | — | 422909 | 20 | 8 |
| XIV. | Maschinen, Wagen und Geräthe | 159710 | 12 | — | 347709 | — | — | 507419 | 12 | — | 546272 | 22 | 3 | 800 | — | — | 547072 | 22 | 3 |
| XV. | Insgemein | 69908 | 29 | 5 | 28119 | — | — | 98027 | 29 | 5 | 100204 | 9 | 11 | 1050 | — | — | 101254 | 9 | 11 |
| XVI. | Rendantur-Gebühren | 7556 | 4 | 8 | — | — | — | 7556 | 4 | 8 | 7378 | 10 | — | — | — | — | 7378 | 10 | — |
| XVII. | Zinsen des Anlage-Kapitals | 154051 | 9 | — | — | — | — | 154051 | 9 | — | 173561 | 11 | 9 | — | — | — | 173561 | 11 | 9 |
| | B. Bau d. Futtermauer nebst Brücke vor d. Schneckenthore bei Stettin | — | — | — | 104000 | — | — | 104000 | — | — | 71454 | 24 | 6 | 13802 | — | — | 85256 | 24 | 6 |
| | C. Betheiligung bei dem Aktienverein zum Bau d. Neustadt-Freienwalder Chaussee | — | — | — | 10000 | — | — | 10000 | — | — | 10000 | — | — | — | — | — | 10000 | — | — |
| | Summa | 2,724000 | — | — | 967397 | — | — | 3,691397 | — | — | 3,705128 | 29 | 1 | 83632 | — | — | 3,788760 | 29 | 1 |

Von diesen im Vorstehenden erwähnten Ausgaben sind bereits in Abzug gebracht;

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1) für wiederveräußerte Grundstücke . . | 12500 Thlr. | — Sgr. | — Pf. |
| 2) für verunglückte Schienenladungen und andere veräußerte Abgänge . . . . . | 44254 „ | 8 „ | 10 „ |
| 3) durch zinsbare Anlegung des Kassenbestandes . . . . . . . . . . . . | 29027 „ | 7 „ | 10 „ |
| 4) Bisher erhobener Beitrag der Stadt Stettin zur Futtermauer und zur Brücke am Schneckenthore bei Stettin . . . | 30000 „ | — „ | — „ |
| = | 115781 Thlr. | 16 Sgr. | 8 Pf. |

Außerdem sind bei dem Baufonds noch eingekommen oder zu gewärtigen:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1) Ueberschuß aus der Benutzung der Bahn bis zur Eröffnung . . . . . . . | 59082 Thlr. | 11 Sgr. | 5 Pf. |
| 2) Konventionalstrafen von Aktionären . | 10520 „ | 12 „ | — „ |
| 3) Beitrag der Stadt Stettin zum Bau der Futtermauer und der Brücke an der Oder . . . . . . . . . . . . | 14000 „ | — „ | — „ |
| Zusammen . | 83602 Thlr. | 23 Sgr. | 5 Pf. |

wodurch die zur Vollendung der Bahn noch erforderte Summe bis auf die geringe Differenz von 29 Thlr. 6 Sgr. 7 Pf. gedeckt ist.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Bringt man nun von der ganzen Summe der erforderlichen Baukosten von . . | 3,788760 Thlr. | 29 Sgr. | 1 Pf |
| in Abzug: | | | |
| 1) die aufgewendeten Kosten für die Futtermauer ꝛc. . . . . . . . | 85256 „ | 24 „ | 6 „ |
| 2) die Betheiligung bei dem Aktienverein der Neustadt-Freienwalder Chaussee . . . . . . . . . | 10000 „ | — „ | — „ |
| so verbleiben für die Berlin-Stettiner Eisenbahn selbst . . . . . | 3,693504 Thlr. | 4 Sgr. | 7 Pf. |

Die Durchschnittskosten einer Meile betragen mithin 206919 Thlr.

Die Mehrkosten gegen den früheren Anschlag sind namentlich veranlaßt worden: durch die um nahe ¼ Meilen bewirkte Abkürzung der Bahn bei Gorlsdorf und von Stettin bis zum Forsthause gegen das ursprüngliche Projekt, weil dadurch größere Erdarbeiten verursacht und mehrere Ueberbrückungen nothwendig geworden sind; durch den Ankauf größerer Bahnhöfe; durch die Erwerbung des Terrains zur Weiterführung der Bahn vom Sack'schen Garten bei Stettin bis in die Festungswerke am Ufer der Oder; durch die Verlegung der Fortifikations- und Steuer-Gebäude und den neu herzustellenden Festungsabschluß; durch die theilweise Ausführung des Planums in der Breite der Doppelbahn, Verbreiterung der Finow-Brücke für ein Doppelgeleise, Ausführung einer Brücke im Welsethal, Verbreiterung der Ueberbrük-

kungen für das Doppelgeleise und die massive Ueberwölbung derselben anstatt des veranschlagten Holzbaues; durch Legen einer größeren Anzahl Nebengeleise und Uebergänge als veranschlagt, eben so von Nebensträngen, Ausweichungen, Drehscheiben, Schiebeplattformen auf den Bahnhöfen; durch die nothwendige Erweiterung der veranschlagten Gebäude, Beschaffung derjenigen Dienstwohnungen und Administrationsräume, welche auf den Stationen unentbehrlich sind, Vergrößerung der Lokomotiv- und Wagenschuppen, um solche dem Bedürfniß anzupassen, Herstellung der Reparatur-Werkstätte, Ausführung von Güterschuppen auf allen Stationen, Anlegung der Zwischenstation Biesenthal, Pflasterung der Bahnhöfe; ferner durch die Vermehrung des Betriebsmaterials; durch die Einrichtung zum Betriebe und Ausstattung der Empfangsgebäude, Anschaffung der Telegraphen und Nummersteine, Uniformirung der Beamten, Anlegung von Coaksöfen, Anschaffung der Bahnhofsuhren, Beihülfe zur Neustadt-Freienwalder Chaussee, Einrichtung der Maschinen-Werkstätte.

Statt des veranschlagten Tunnels bei Bruchhagen hat eine Durchgrabung des Erdrückens Statt gefunden. Die bis Anfang 1843 angekauften und bezahlten Grundstücke, einschließlich der Flächen für die Bahnhöfe, so wie zur Weiterführung der Bahn bis in die Festungswerke Stettins haben einen Flächeninhalt von 977 Morgen 104 □Ruthen; die dafür gezahlte Entschädigung beträgt 192817 Thlr. 17 Sgr. 8 Pf. Hierunter sind auch alle diejenigen Grundstücke begriffen, welche in der Nähe der Städte, theils wegen ihrer Lage, theils wegen der darauf befindlichen Baulichkeiten die Gewährung eines besondern Werths erforderten. — Der Gesammtbedarf an Terrain ist: 1304½ Morgen. Für die Grundstücke vor Berlin und bis auf eine halbe Meile Entfernung war der Durchschnittspreis 352 Thlr. pro Morgen; etwas weiter 300 Thlr.; vor Stettin bis auf eine halbe Meile Entfernung 656 Thlr.; etwas entfernter 155, 150, 129 Thlr.

Die Preise der Erdarbeiten regeln sich bekanntlich nach der Transportweite, der Art des Transports (mit Pferden oder bergan u. s. w.), der Beschaffenheit des zu bearbeitenden Bodens u. s. w. Bei der Veranschlagung sind dafür folgende Preise angenommen:

| | | |
|---|---|---|
| 1 Schachtruthe, d. h. ein Maaß 12 Fuß lang, 12 Fuß breit, 1 Fuß hoch, im leichten Sandboden auszuheben, zur Stelle zu planiren oder auf 10 Ruthen zu verkarren und festzustampfen . . . . | 7 | Sgr. |
| 1 Schachtruthe desgl. 10—20 Ruthen zu verkarren . . . | 8½ | " |
| 1 " " 20—30 " " " . . . | 10 | " |
| 1 " " 30—40 " " " . . . | 11½ | " |
| 1 " " 40—50 " " " . . . | 13 | " |
| und so in gleichem Verhältniß bis 80 Ruthen . . . . . | 17½ | " |

Auf größere Entfernungen wird das Anfahren zweckmäßiger und billiger, und es sind zu berechnen:

| | | |
|---|---|---|
| 1 Schachtruthe 80—100 Ruthen weit zu transportiren . | 19 | Sgr. |
| 1 " 100—120 " " " " . | 20½ | " |
| 1 " 120—140 " " " " . | 22 | " |

und in demselben Verhältniß 500 Ruthen oder eine viertel Meile mit 1 Thlr. 20 Sgr.

Für das schwierigere Ausheben der Erde treten hinzu:

pro Schachtruthe im Mittelboden . . 1 Sgr.
" Lehmboden . . 2 "
und in Thonerde . . 3 "

Es ist als Tagewerk für einen Arbeiter anzusehen, eine Schachtruthe Erde in Sandboden auszuheben und 30—40 Ruthen weit zu verkarren, und das Tagelohn würde also nach vorstehenden Sätzen 11½—13 Sgr. betragen.

Eine Schachtruthe Erde 500 Ruthen weit zu verfahren, ist als Tagewerk für eine zweispännige Fuhre anzusehen, und dieselbe würde also inkl. Auflader verdienen 1 Thlr. 20 Sgr. pro Tag.

Im Jahre 1840 betrug die Masse der bewegten Erde 45637, 1842 273964 Schachtruthen; bis zum 1. Mai 1843 waren im Ganzen 865520 Schachtruthen Erde bewegt, welche 653021 Thlr. gekostet haben, so daß also die Schachtruthe durchschnittlich, inklusive der Planirungskosten, auf 22 Sgr. 7,6 Pf. zu stehen kommt. Der geringste Akkordpreis für eine Schachtruthe bei geringem Auftrag aus den Seitengräben in Sandboden war 7 Sgr.; der höchste 2 Thlr. 10 Sgr., bei welchem Satz die höchst fleißigen Akkord-Arbeiter dennoch nicht mehr als 15—16 Sgr. täglich verdienten. Dieser Preis mußte für einen Boden gegeben werden, der sich bei einem Durchstich in der Nähe Stettins bei Marienhof von 600 Ruthen Länge in einer Tiefe von 32—36 Fuß vorfand und theilweise kaum mit der Hacke bewältigt werden konnte, der aber dennoch, der Luft und Nässe ausgesetzt, vollkommen zerfloß und selbst bei einer Böschung von 2 Fuß Ausladung auf einen Fuß noch nicht stabil war. Die Schwierigkeiten bei der Ausführung dieses Durchstiches wurden endlich noch bedeutend dadurch vermehrt, daß sich in allen Punkten des Einschnittes reiche Quellenlagen zeigten, deren Gewältigung und Ableitung einen bedeutenden Zeit- und Kostenaufwand verursachte.

Für dieselbe Arbeit bei gewöhnlichem Lehmboden sind 26 Sgr. pro Schachtruthe bezahlt worden.

Kienene Querschwellen sind etwa 180000 Stück erforderlich gewesen, wovon die 7½füßigen zu durchschnittlich 21 Sgr. pro Stück, die 9¼füßigen zu 1 Thlr. 4 Sgr. 2 Pf. geliefert wurden. Die (unten näher beschriebenen) Schienen kosten pro Ton, à 20½ Zentner Zollgewicht, in England 8 Lst. 10½ Sh., in Berlin mit allen Unkosten (worunter 20 Thlr. 10 Sgr. 4 Pf. Eingangssteuer) 86 Thlr. 6 Pf. Im Ganzen waren 146000 Ztr. erforderlich, worunter 3000 Ztr. einbegriffen sind, die nachträglich noch zu Seitenbahnen auf den Stationen, so wie zum Ersatze beim Erdtransporte unbrauchbar gewordener Schienen erforderlich gewesen sind.

Die Lokomotive haben durchschnittlich 12000 Thlr. gekostet; die von Sharp Roberts kosten in Manchester mit Tender 1690 Lst., die von Norris in Philadelphia 7600 Dollars.

d. und e. Steigungs- und Krümmungs-Verhältnisse.

Die stärksten Steigungen der Eisenbahn sind:

$\frac{1}{240}$ auf 2850 Ruthen Länge,
$\frac{1}{252}$ „ 700 „ „
$\frac{1}{288}$ „ resp. 854 und 300 Ruthen Länge. Noch einige vorkommende Steigungen sind von $\frac{1}{300}$ und weniger.

Die bedeutendsten Krümmungen sind:

130 Ruthen Länge mit einem Radius von 240 Ruthen,
140 „ „ „ „ „ „ 240 „
80 „ „ „ „ „ „ 265 „

Diese Krümmungen liegen in der Nähe von Bahnhöfen; alle sonst vorkommenden sind unbedeutend. —

f. Art des Bahnbaues, bedeutende Bauwerke.

Die Kronenbreite des Planums für eine einfache Bahn ist 14 Fuß; die Dossirungen der Aufträge, wie die Abträge, haben 1½ Fuß Ausladung auf jeden Fuß Höhe, und in den Dossirungen der letzteren sind von 5 zu 5 Fuß Höhe 1 Fuß breite Banketts dergestalt eingeschnitten, daß das erste Bankett in gleicher Höhe mit der Krone des Planums liegt. — Dieses ist mit 2 Fuß in der Sohle breiten, 2 Fuß tiefen Seitengräben eingefaßt, wenn die Entwässerung eine größere Tiefe nicht erforderte; in diesem Falle sind auch bei Aufträgen von 2 Fuß und darüber gar keine Seitengräben. — Die Kante des Planums ist durchgehends mittelst eines Rasenstreifens von 1 Fuß Breite gegen das Auswaschen bei heftigen Regengüssen gesichert; wo solches erforderlich, kommen Futtermauern vor. Ueberall da, wo die Bahn durch fruchtbaren Boden führt, wird die Befestigung der Böschungen durch Bekleidung mit Fruchterde und Besaamung erzielt, und hat sich diese Art nicht allein als billig in der Ausführung, sondern auch als vollkommen haltbar bewährt. Wo Wasserbanketts sich befinden, sind am Fuße des Dammes heckenartige Weidenstrauch-Pflanzungen gemacht. —

Im Allgemeinen ist eine vollständige Benarbung im Jahre 1844 vorauszusehen und wird nur in dem tiefen Einschnitt von Marienhof noch dann und wann etwas nachzubessern sein, weil dort die Böschungen, ungeachtet ihrer größtentheils zweifüßigen Anlage, an mehreren Stellen noch nicht ganz haltbar erscheinen. Dieser Gegenstand ist indeß nicht von großem Belang und wird verschwinden, sobald die Quellen, welche die Ursache des Uebelstandes sind, vollständig abgeleitet werden können, wie dies an den meisten Punkten des gedachten Durchstichs bereits erfolgt ist.

Die Erdarbeiten bei dieser Eisenbahn sind für das, dem flüchtigen Anblicke sich meist als flach darstellende Terrain sehr bedeutend. Die Höhe und Länge der Aufträge übersteigen die aller benachbarten Bahnen, indem Aufschüttungen von 40—50 Fuß mehrfach, aber sogar dergleichen von 60 Fuß senkrechter Höhe vorkommen und beispielsweise diesseits und jenseits des Randowflusses aus Moor und Wiesen sich Dämme von 1¼ Meilen Länge erheben, die mehrmalige Nachschüttungen wegen erlittener Sackungen erfordert haben.

Der Damm über den Finow-Kanal bei Neustadt hat sogar eine größte Höhe von 74 Fuß.

Verhältnißmäßig eben so bedeutend sind die Durchstiche und Abträge, deren z. B. in der Nähe Stettins zwei, bei Marienhof und Pommerensdorf, jeder eine viertel Meile lang und von durchschnittlich 30 Fuß Tiefe vorkommen, von denen der Einschnitt bei Marienhof, wie schon im Vorigen erwähnt ist, namentlich durch Quellenlager sehr viel Arbeit gemacht hat. In der Gegend von Chorinchen zwischen Angermünde und Neustadt befinden sich Einschnitte von 30—40 Fuß Tiefe in so reichhaltigem Steinlager, daß es bisher unmöglich war, die Böschungen durch Rasen oder Besaamung zu befestigen; die Erdmasse besteht jedoch aus einer Mischung von Steinen und Lehm ohne Quellenlager, so daß für die Bahnunterhaltung hierdurch keine Nachtheile entstehen und auch nur wenig erhebliche Reparaturen vorkommen. Hervorzuheben ist ferner die Abgrabung einer 40—50 Fuß hohen Berglehne unmittelbar hinter der Vorstadt Stettins. —

Die Vollendung der ganzen Erdarbeit in so kurzer Zeit ist übrigens nur durch die angestrengteste Thätigkeit möglich gewesen, und wurde nicht allein während des Winters, sondern selbst (mit Ausschluß von 2 Wintermonaten) ohne Unterbrechung Tag und Nacht gearbeitet und die Arbeit an so viel Punkten angegriffen, als es die Umstände irgend gestatteten.

Das Planum ist in der Regel vorläufig nur in der Breite von 14 Fuß, also für ein Geleise angefertigt, doch haben sämmtliche hohe Dämme, Durchstiche, Brücken, Ueberbrückungen und Durchlässe die doppelte Breite, und auch das Terrain für ein zweites Geleise ist jetzt schon auf der ganzen Bahnlänge erworben. Vom Stettiner Bahnhofe vorlängs der Vorstadt Oberwieck bis gegen die Pommerensdorfer Anlagen (etwa eine viertel Meile) ist aber nicht allein das Planum in der Breite der Doppelbahn hergestellt, sondern auch das zweite Geleise selbst zur Ausführung gebracht. Der Grund hierzu lag besonders darin, daß außer den 6 Coaksöfen bei Neustadt die Anlage von noch mehreren derselben nöthig und bei der Hauptstation Stettin am zweckmäßigsten war. Diese mußten außerhalb des Rayons der Festung erbaut werden, und konnte deshalb das eine Geleise zu dem Transport der Kohlen vom Bahnhofe bis zu den an der Bahn belegenen Coaksöfen, so wie der bereiteten Coaks zum Bahnhofe zurück, nicht wohl benutzt werden, ohne die Sicherheit der Personen- und Gütertransporte zu gefährden. Von dem zur Befestigung des Planums und zur Unterbettung der Querschwellen erforderlichen Material an Kies und Lehm sind im Ganzen 17876 Schachtruthen verwendet. Auf den Strecken, wo das Planum vor dem Winter im Zusammenhange fertig wurde, ist die Kiesbettung eingebracht, gehörig abgewalzt und theilweise selbst während des Winters befahren worden, um eine gehörige Festigkeit der Unterlage des Bahngestänges zu erzielen. Wo dies nicht der Fall sein konnte, ist wenigstens das Planum und auch die Kiesbettung festgewalzt worden.

Hinsichtlich des Oberbaues ist zu bemerken, daß eine Schiene 18 Fuß lang, von 17—17½ Pfund pro Fuß, in Form der sogenannten Vignoles'schen

(T) Schienen (hoch $2\frac{11}{12}$ Zoll, am Fuße breit $3\frac{2}{3}$ Zoll, oberer Querdurchmesser 2 Zoll, Querdurchmesser in der Mitte 10 Linien) angewendet ist; daß dieselbe in Entfernung von 2 Fuß $6\frac{6}{7}$ Zoll von Mitte zu Mitte durch kienene Querschwellen unterstützt wird, welche rechtwinklig beschlagen, eine Länge von $7\frac{3}{4}$ Fuß, eine Breite von 10 Zoll und eine Stärke von $6\frac{1}{2}$ Zoll erhalten; daß an den Stößen der Schienen Querschwellen von $9\frac{3}{4}$ Fuß Länge und 12 Zoll Breite, Behufs besserer Unterstützung derselben, verwendet worden; daß die Befestigung der Schienen auf den Querschwellen durch Hackennägel von 6 Zoll Länge ausgeführt ist, welche an den Stellen, wo zwei Schienen zusammenstoßen, Verbindungsplatten zur Unterlage bekommen und an diesen Stellen $\frac{3}{4}$ Zoll länger sind; daß eine Verschiebung der Schienen in ihrer Längenrichtung durch $\frac{1}{4}$ Zoll tiefe Einschnitte, welche der Fuß der Schiene in der Mitte an beiden Seiten hat und in welche die Nägel kommen, verhütet wird; daß die Querschwellen einen solchen Einschnitt haben, daß der Fuß der Schiene, so wie resp. der Verbindungsplatte, hineinpaßt und zugleich den Schienen eine geringe Neigung nach der Mitte der Bahn zu gegeben wird, welche der konischen Form der Räder entspricht; daß das Planum in der Breite der Querschwellen ausgehoben und (nach Beschaffenheit des Untergrundes) mit einer 6—12 Zoll starken Schicht Kies (nöthigenfalls mit Lehm gemischt) wieder ausgefüllt wurde, worauf man dann die Schienen bettete. In den Kurven sind, Behufs besserer Abrundung derselben, Schienen von nur 13 Fuß Länge verwendet, auch die Schwellen durch Pfähle an ihren Stirnenden vor dem Verschieben nach außen gesichert.

Die Brücken, Durchlässe und Ueberbrückungen zerfallen ihrem Zwecke nach bekanntlich in vier verschiedene Klassen:

1) diejenigen Bauwerke, welche dazu dienen, die, die Richtung der Eisenbahn durchschneidenden Gewässer durch (oder über) das Planum zu leiten und seitwärts fortzuführen, eigentliche Brücken, Querdurchlässe und Wasserleitungen. — Die für diesen Zweck in der Breite des Doppelgeleises angelegten Brücken sind fast überall massiv gebaut, und zwar von gesprengten Feldsteinen, mit Feldsteinplatten überdeckt, bis zu dritthalb Fuß Weite; wo aber die Durchlaßöffnung drei Fuß und darüber beträgt, mit einem Gewölbe von Ziegelsteinen. — Sie sind gegen Unterspülung und Senkung gehörig gesichert.

2) Diejenigen Bauwerke, welche das in den Seitengräben sich ansammelnde Wasser unter den angelegten Uebergängen ableiten, sogenannte Seitendurchlässe, sind sämmtlich massiv von gesprengten Feldsteinen mit Granitplattendecke. Die Breite der Uebergänge beträgt in der Regel 18 bis 24 Fuß.

3) Diejenigen Bauwerke, welche zur Fortführung der die Bahn durchschneidenden Gewässer in Seitenwegen erforderlich wurden. Auch die Brücken in Seitenwegen sind von Feldsteinen, mit Decken von Granitplatten.

4) Diejenigen Bauwerke, welche Wege, wenn sie die Bahn durchschneiden, entweder über oder unter das Planum führen, Ueberbrückungen der

Eisenbahn oder Ueberbrückungen des Weges. — Die hierunter gehörigen Bauten sind nur dann nicht massiv, wo die für Anordnung eines Gewölbes erforderliche Höhe nicht zu beschaffen war.

Im Ganzen sind erforderlich gewesen:

48 Brücken,

21 Doppeldurchlässe,

85 einfache Durchlässe,

68 Seitendurchlässe,

28 Brücken und Durchlässe durch Seitenwege,

17 Ueberbrückungen, um Kommunikationswege unter die Bahn oder über dieselbe hinwegzuführen.

Unter diesen Bauten kommen mehrere von erheblicher Größe vor. So hat die Brücke über die Finow bei 42 Fuß Höhe in einem Bogen eine lichte Weite von 48 Fuß; die Schwärzebrücke, in einem Auftrage von 49 Fuß Höhe liegend, erforderte 470 Schachtruthen Material; die Brücke über den Pechbach liegt unter einem 56 Fuß hohen Damme; die Brücke über den Bukowgraben in einer Dammschüttung von 40 Fuß Höhe ist selbst 33 Fuß hoch, mit 3 Bogen von je 20 Fuß lichter Weite. Die Brücke über den sogenannten Landgraben hat eine lichte Weite der Brückenöffnung von 36 Fuß; die Höhe ihrer Stirnmauern vom Fundament ab ist 25 Fuß; eine Brücke in der Nähe von Stettin 109½ Fuß lang, 51 Fuß unter dem Planum der Bahn liegend; die Ueberbrückung der Eisenbahn für den Weg von Schüne nach Pommerensdorf hat 3 Oeffnungen, jede von 24 Fuß lichter Weite, Brückenpfeiler von 18½ Fuß Länge; die schiefwinklige Ueberbrückung der Eisenbahn für den Weg von Pommerensdorf nach Stettin (Winkel von 27½ Grad), mit Balkenlagen von 48½ Fuß Länge auf massiven Stirnmauern ruhend, unterstützt durch 21½ Fuß hohe gußeiserne Säulen. —

Unter den Bahnhöfen sind namentlich die zu Berlin und Stettin aufzuführen.

Die Gebäude auf dem Ersteren bestehen aus einem massiven Empfangsgebäude und Lokomotivschuppen, einem Wagenschuppen mit ausgemauertem Fachwerk, einem Wasserstationsgebäude massiv mit Coaksschuppen von Fachwerk, einem massiven Güterschuppen mit Kellerraum, theils überwölbt, theils mit Balkendecke, einem Stallgebäude von Fachwerk ausgemauert, einem kleinen Gebäude von Fachwerk und einem Holzschuppen.

Die Einrichtung des Stettiner Bahnhofes ist dadurch schwierig geworden, daß ein Abtragen der Festungswerke nöthig war, um das dazu erforderliche Terrain zu gewinnen. Das Empfangs- und Administrations-Gebäude hat zwar mit Genehmigung des Kriegs-Ministeriums ganz massiv mit Souterrains erbaut werden können, die übrigen Gebäude: Güterschuppen, Personenwagenschuppen, Wasserstationsgebäude nebst Coaksschuppen ꝛc., mit Ausnahme des Lokomotivschuppens, mußten aber, der Rayon-Verhältnisse wegen, ganz von Holz aufgeführt werden. Die andern Bahnhöfe haben eine ihrem Zwecke entsprechende Einrichtung, und sind davon besonders die zu Neustadt, Angermünde und Passow wichtig.

Bemerkenswerth ist noch der Bau einer massiven Futtermauer von 1300 Fuß Länge am Ufer der Oder vorlängs des Bahnhofes bei Stettin, um für den Verkehr einen gehörig breiten Weg von der Stadt zum Bahnhofe zu gewinnen und zugleich für den unmittelbaren Anschluß des Seehandels an die Eisenbahn genügende Lösch- und Landungsplätze zu erzielen. Der Bau derselben ist bei der namhaften Wassertiefe von 8 bis 24 Fuß und bei dem nicht soliden Baugrunde mit ansehnlichen Schwierigkeiten und Kosten verbunden gewesen. Der Fuß der Futtermauer wurde auf ihrer ganzen Länge vorlängs des Stromes durch eine Spundwand gesichert und demnächst der unter Wasser liegende Theil derselben durch Beton gebildet, welchen man aus hydraulischem Kalk von der Insel Wollin bereitete und der die Eigenschaft besitzt, unter Wasser vollständig zu erhärten. Der obere Theil der Mauer von Null am Maaß bis zur Krone des Weges zum Bahnhofe oder zum Plateau des Bahnhofes selbst, auf eine Höhe von resp. 8 bis 17 Fuß, wurde demnächst von Feldsteinen erbaut und da, wo der Baugrund hinreichende Tragfähigkeit hatte, und zwar auf 240 Fuß Länge, unmittelbar auf die Betonschüttung gesetzt, auf der übrigen Strecke aber auf Pfählen gegründet, nachdem der Raum zwischen letzteren mit dem gedachten Betonmörtel ausgefüllt worden war. — Zur Herstellung des ganzen Werks waren 1500 Schachtruthen Beton und zu jeder derselben wiederum vier Tonnen Kalk, also in Summa 6000 Tonnen Kalk zu verarbeiten. Da die Bereitung dieser Massen durch Menschenhände theils zu langsam, theils ungleichmäßig ausgefallen wäre, auch zu viel Kosten verursacht hätte, so wurde eine später für die Maschinenwerkstätte bestimmte Dampfmaschine aufgestellt, mit welcher man sowohl den Mörtel zubereitete, als auch den Beton selbst bildete.

#### g. Betriebs-Maschinen und Einrichtungen.

Die Gesellschaft war Ende Mai 1844 im Besitze von 14 Lokomotiven und 198 Wagen, und zwar:

### I. Lokomotive.

a. aus der Fabrik von Norris in Philadelphia:

1) Lokomotive Oder . 10 Zoll Cylinder, 18 Zoll Hub, 6rädrig,
2) " Stettin " " " " " " "

b. aus der Fabrik von Sharp, Roberts et Comp. in Manchester:

3) Lokomotive Blücher . 12 $\frac{3}{4}$ Zoll Cylinder, 18 Zoll Hub, 6rädrig,
4) " Greif . " " " " " " "
5) " Pommerania " " " " " " "
6) " Borussia " " " " " " "

c. aus der Fabrik von Borsig in Berlin:

7) Lokomotive Bär . . 11 $\frac{3}{8}$ Zoll Cylinder, 18 Zoll Hub, 6rädrig,
8) " Berlin . 11 " " " " " 8rädrig,
9) " Adler . " " " " " " "
10) " Boreas . " " " " " " "
11) " Herkules 12 " " 20 " " 6rädrig,

| | | | |
|---|---|---|---|
| 12) | Lokomotive | Vulkan . | 12 Zoll Cylinder, 20 Zoll Hub, 6rädrig, |
| 13) | „ | Merkur . | „ „ „ „ „ „ „ |
| 14) | „ | Angermünde | „ „ „ „ „ „ „ |

II. Wagen.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 4 | Stück | 4rädrige | Personenwagen | I. Klasse, |
| 2 | „ | 6rädrige | „ „ | kombinirt I. und II. Klasse, |
| 10 | „ | 4rädrige | „ „ | II. Klasse, |
| 10 | „ | 6rädrige | „ „ | „ „ |
| 11 | „ | 4rädrige | „ „ | III. „ |
| 24 | „ | 6rädrige | „ „ | „ „ |
| 8 | „ | 4rädrige | Passagiergepäckwagen, | |
| 3 | „ | 4rädrige | Postwagen (die Untergestelle), | |
| 11 | „ | 6rädrige | verdeckte Güterwagen, | |
| 10 | „ | 4rädrige | „ „ | |
| 12 | „ | 6rädrige | offene Güterwagen, | |
| 2 | „ | 6rädrige | zu Personenwagen zugerichtet III. Klasse, | |
| 54 | „ | 4rädrige | offene Güterwagen, | |
| 17 | „ | 8rädrige | verdeckte Güterwagen, | |
| 6 | „ | 4rädrige | Pferdewagen, | |
| 3 | „ | 6rädrige | Viehwagen mit Aufsätzen, | |
| 1 | „ | 6rädrigen | „ „ | zwei Etagen, |
| 6 | „ | 8rädrige | Holzwagen, | |
| 2 | „ | 4rädrige | Torfwagen, | |
| 2 | „ | 4rädrige | Schneepflüge. | |
| 198 | Stück | inkl. 2 Schneepflüge. | | |

Unter den Personenwagen sind diejenigen III. Klasse sämmtlich mit kräftigen Doppelbremsen, Obersitzen für die Kondukteure und Laternengestellen versehen. Außerdem haben vier Passagiergepäckwagen, vier bedeckte vierrädrige und sechs achträdrige Güterwagen Bremsen, auch werden nach und nach sämmtliche achträdrige Güterwagen mit Bremsen versehen werden.

Die Personenwagen I. Klasse sind theils auf 18, theils auf 24 Personen berechnet, die kombinirten Wagen I. und II. Klasse enthalten 32 Plätze, die vierrädrigen Wagen II. Klasse 24, die sechsrädrigen 32 Plätze. Die vierrädrigen Wagen III. Klasse sind auf 30, die sechsrädrigen auf 50 Personen berechnet.

Die Konstruktion besonders der sechsrädrigen Wagen bewährt sich vorzüglich und zeichnen sich dieselben durch einen ruhigen sicheren Gang aus.

Schon im Jahre 1842 war eine Lokomotive bei der Societät du Renard zu Brüssel bestellt, indem von der gedachten Gesellschaft beim Gebrauch dieser Maschine eine wesentliche Ersparung an Brennmaterial gegen alle damals vorhandenen 9 Lokomotive auf der Bahn verheißen wurde, und zwar durch eine Einrichtung mit veränderlicher Expansion nach dem System von Cabry. Bis Ende 1843 war dieselbe noch nicht eingetroffen, deren Ankunft stand jedoch nach einer neuerdings gemachten Mittheilung baldigst zu erwarten. Ein

ähnliches System mit veränderlicher Expansion war zwar während der Zeit bekannt geworden und bei den meisten Maschinen angewendet; die Gesellschaft hielt sich jedoch verpflichtet, die Lokomotive anzunehmen, weil dieselbe auch im Uebrigen dauerhaft und gut konstruirt sein soll.

Die vorhandenen Lokomotive werden aber dem Erfordernisse noch nicht vollständig genügen, namentlich wenn sich der Güterverkehr steigert, und es sind daher zur Beförderung schwerer Lasten zwei große Last-Maschinen mit gekuppelten Rädern in der Fabrik der Herren Sharp Brothers et Comp. in Manchester bestellt. Bei dem zunehmenden Holztransport von Neustadt aus wird auch, wie sich jetzt schon übersehen läßt, die Anzahl der vorhandenen Holztransportwagen nicht genügen und eine Vermehrung derselben bald nothwendig machen.

Die Reparatur-Werkstätte für Lokomotive und Wagen befindet sich einstweilen auf dem Bahnhofe zu Berlin, kann dort jedoch nur in sehr geringer Ausdehnung betrieben werden. Nach der Vollendung der hierzu bestimmten Gebäude auf dem Stettiner Bahnhofe wird dieselbe dorthin verlegt.

Die Bereitung der Coaks geschieht in Stettin und in Neustadt in 14 Oefen, die jedoch mehr Coaks liefern können, als für den jetzigen Betrieb erforderlich ist.

### h. Betriebseinnahmen und Betriebskosten.

Die Bahnstrecke von Berlin nach Neustadt ward am 1. August, diejenige von Neustadt bis Angermünde am 15. November 1842 dem Verkehre eröffnet und dabei der Zweck dieser theilweisen Eröffnung, einerseits das Betriebspersonal gehörig einzuüben und den Betrieb der ganzen Bahn vollständig vorzubereiten, andererseits auch einen Gewinn aus diesem theilweisen Betrieb zu ziehen, auf das Vollkommenste erreicht.

Nach dem General-Berichte der Direktion betrugen die Einnahmen in der Zeit vom 1. August 1842 bis zum 30. April 1843:

| | Thlr. | Sgr. | Pf. | Thlr. | Sgr. | Pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| I. Für Personenbeförderung: | | | | | | |
| a. für die Beförderung von 117238 Personen | 67785 | 18 | — | | | |
| b. für Uebergewicht des Passagiergepäcks | 1295 | 29 | 6 | | | |
| | | | | 69081 | 17 | 6 |
| II. Für den Gütertransport: | | | | | | |
| a. für befördertes Fracht- und Eilgut, so wie für den Viehtransport | 16767 | 1 | 6 | | | |
| b. für transportirte Equipagen | 872 | — | — | | | |
| | | | | 17639 | 1 | 6 |
| III. An Miethe | | | | 437 | 15 | — |
| IV. Verschiedene Einnahmen | | | | 259 | 20 | 6 |
| Summa der Einnahmen | | | | 87417 | 24 | 6 |

## Die Ausgaben in demselben Zeitraume waren dagegen nachstehende:

| Nr. des Titels. | Ausgabe. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **A. Unterhaltungskosten der Bahn.** | | | | | | |
| I. | Gehalt und Bekleidung des Bahn-Beaufsichtigungs-Personals | 8930 | 2 | 6 | | | |
| II. | Instandhaltung des Unterbaues | 201 | 10 | — | | | |
| III. | Instandhaltung des Oberbaues | 4018 | 25 | 10 | | | |
| IV. | Instandhaltung der Nebenanlagen | 94 | 8 | 9 | | | |
| V. | Materialien zur Instandhaltung des Oberbaues | 196 | 5 | — | | | |
| VI. | Instandhaltung der Gebäude u. s. w. | 160 | 11 | — | | | |
| VII. | Geräthschaften zur Instandhaltung der Bahn | 138 | 16 | 2 | | | |
| VIII. | Insgemein | 118 | 27 | 6 | | | |
| | Unterhaltungskosten der Bahn | . . . | . | . | 13858 | 16 | 9 |
| | **B. Bahnbetriebskosten.** | | | | | | |
| I. | Gehalt und Bekleidung der Betriebsbeamten, und Arbeitslöhne auf den Bahnhöfen | 16572 | 24 | 1 | | | |
| II. | Kosten der Transportkräfte | 31286 | 10 | 6 | | | |
| III. | Instandhaltung der Transportmittel, einschließlich der beschafften Vorräthe | 4213 | 5 | 9 | | | |
| IV. | Anschaffung neuer Transportmittel | — | — | — | | | |
| V. | Geräthe zum Transportbetriebe u. zum Dienst auf den Bahnhöfen | 1079 | 18 | 6 | | | |
| VI. | Erleuchtung der Signal-Vorrichtungen, der Bahnhöfe und Dienstlokale } | 1736 | 28 | 4 | | | |
| VII. | Heizung der Empfangszimmer } | | | | | | |
| VIII. | Transport der Güter vom Bahnhofe bis zum Bestimmungsorte | — | — | — | | | |
| IX. | Insgemein | 286 | 11 | — | | | |
| | Bahnbetriebskosten | . . . | . | . | 55175 | 8 | 2 |
| | **C. Allgemeine Verwaltungskosten.** | | | | | | |
| I. | Besoldung der Beamten } | | | | | | |
| II. | Amtsreisen der Direktoren und des Verwaltungsraths } | 2595 | 22 | 3 | | | |
| III. | Bureaukosten, Billet-Druckkosten und Insertionen } | | | | | | |
| IV. | Zinsen und Dividende | — | — | — | | | |
| V. | Amortisation und Prioritäts-Aktien oder Anleihen | — | — | — | | | |
| VI. | Oeffentliche Abgaben und Feuerversicherungs-Prämien | 422 | 10 | 11 | | | |
| VII. | Insgemein | 31 | 4 | 9 | | | |
| | Allgemeine Verwaltungskosten | . . . | . | . | 3049 | 7 | 11 |
| | Summa der Ausgaben | . . . | . | . | 72083 | 2 | 10 |
| | Hiervon kommt jedoch in Abrechnung: | | | | | | |
| | 1) der Werth der aus der Betriebseinnahme angeschafften und noch vorräthigen Brennmaterialien und anderen Vorräthe mit | 11591 | 17 | 7 | | | |
| | 2) der Betrag der pro Mai bereits gezahlten Gehalte | 839 | 5 | — | | | |
| | in Summa | . . . | . | . | 12430 | 22 | 7 |
| | Bleibt wirkliche Ausgabe | . . . | . | . | 59652 | 10 | 3 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Die Gesammteinnahme betrug . | 87417 Thlr. | 24 Sgr. | 6 Pf. |
| die Ausgabe . . . . . . . . | 59652 „ | 10 „ | 3 „ |
| mithin verblieb ein Ueberschuß von . | 27765 Thlr. | 14 Sgr. | 3 Pf. |

Diese Summe würde auf die 9 Betriebsmonate à 4 Prozent ein Kapital von 925515 Thlr. 25 Sgr. verzinsen, welcher Erfolg wohl als befriedigend angesehen werden kann, weil der Betrieb 3½ Monat nur auf ein drittel der Länge und 5½ Monat auf der Hälfte der Länge der Bahn Statt gefunden hatte; weil ferner die besseren Sommermonate dem Betriebe ausgeschlossen waren, und endlich, weil der wahre Erfolg des Betriebes sich erst günstig nach Vollendung der ganzen Bahn herausstellen, auch dann erst der Güterverkehr von dem Hafenplatze zur Hauptstadt ins Leben treten konnte.

Der Verbrauch an Coaks stellte sich in diesem Zeitraume beim Betriebe im Allgemeinen sehr günstig heraus, indem mit Einschluß des Anheizens der Maschinen nur 3,11 Scheffel Coaks pro Meile verbraucht wurden. Sehr vortheilhaft erwies sich dabei die an einigen Maschinen angebrachte Vorrichtung zur Anwendung der veränderlichen Expansion, und es ergab sich, daß man hierdurch 15 bis 20 Prozent Feuerungsmaterial ersparte.

Die Bereitung der zum Betriebe erforderlich gewesenen Coaks geschah in der unweit des Neustädter Bahnhofes am Finow-Kanal angelegten Brennerei, bestehend aus 6 Coaksöfen, deren jeder im Durchschnitt 705 Thlr. kostete. Der Scheffel Coaks kam hierbei auf 7 Sgr. bis auf den Tender zu stehen, und kostete daher die Meile an Feuerungsmaterial bei einem Verbrauch von 3,11 Scheffel pro Meile 21 Sgr. 9,2 Pf.

Die Kosten für die Reparatur der Maschinen beliefen sich auf 1841 Thlr. 19 Sgr. 11 Pf., und da dieselben 11545 Meilen zurückgelegt hatten, so stellte sich die Reparatur pro Meile auf 4 Sgr. 9,4 Pf. Dies Resultat muß, ungeachtet des neuen Zustandes der Lokomotive, doch noch deshalb als sehr günstig angesehen werden, weil die ansehnliche Meilenzahl nicht mitgerechnet ist, welche die Lokomotive, Behufs des Transports von Materialien zum Neubau, durchlaufen haben.

Die Unterhaltung der Wagen kostete 1843 Thlr. 28 Sgr. 3 Pf. Dieselben hatten, abgesehen von ihrem vielfachen Gebrauch, bei dem Transport der Materialien zum Neubau 103479 Meilen durchlaufen, weshalb die Reparatur des einzelnen Wagens pro Meile durchschnittlich auf 6,4 Pf. zu stehen kam.

Ueber die Betriebs-Resultate vom 1. Mai bis 15. August 1843 sind die näheren Angaben bis jetzt nicht veröffentlicht; dagegen enthält der General-Bericht des Direktoriums der Gesellschaft vom 15. April 1844 über den Betrieb vom 16. August (als dem Eröffnungstage der ganzen Bahn) bis 31. Dezember 1843 nachstehende Einnahmen und Ausgaben.

| Titel. | Gegenstand. | Betrag im Einzelnen. Thlr. | sg. | pf. | Betrag im Ganzen. Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **A. Einnahme.** | | | | | | |
| I. | An Bahngeld aus dem Personen- und Gütertransport | — | — | — | 143699 | 15 | 4 |
| II. | Pacht und Miethe | — | — | — | 631 | 5 | — |
| III. | Zinsen nichts, und sind die nach der Rechnung vereinnahmten 16080 Thlr. 5 Sgr. u. 1554 Thlr. 3 Sgr. 6 Pf., bestehend in Zuschüssen des Baufonds, bei den betreffenden Ausgabetiteln abgerechnet | — | — | — | — | — | — |
| IV. | Insgemein | — | — | — | 59 | 10 | — |
| V. | Kaution, welche von einigen Beamten in baarem Gelde bestellt worden, hier aber nicht in Aufrechnung kommt, 1600 Thlr. | — | — | — | — | — | — |
| | Summa der Einnahme | — | — | — | 144390 | — | 4 |
| | **B. Ausgabe.** | | | | | | |
| I. | Besoldungen und Miethsentschädigung | 21249 | 6 | — | | | |
| | davon ab der Zuschuß aus dem Baufonds pro 1. bis 15. August 1843. | 1554 | 3 | 6 | | | |
| | bleiben | — | — | — | 19695 | 2 | 6 |
| II. | Bekleidung der Beamten | — | — | — | 1553 | 24 | 3 |
| III. | Reisekosten und Diäten | — | — | — | 90 | 5 | — |
| IV. | Gratifikationen | — | — | — | 125 | — | — |
| V. | Tagelohn | — | — | — | 5090 | 16 | 3 |
| VI. | Insertionskosten und Druckerlohn | — | — | — | 1392 | 29 | 7 |
| VII. | Postporto, Stempel und Gerichtskosten | — | — | — | 51 | 3 | 7 |
| VIII. | Schreibmaterial und Bureaubedürfnisse | — | — | — | 596 | 22 | 7 |
| IX. | Feuerungs- und Erleuchtungsmaterial | — | — | — | 2462 | 14 | 6 |
| X. | Instandhaltung des Unterbaues | — | — | — | 300 | 24 | 10 |
| XI. | Instandhaltung des Oberbaues | — | — | — | 7807 | 28 | 10 |
| XII. | Unterhaltung der Nebenanlagen | — | — | — | 123 | 2 | 3 |
| XIII. | Instandhaltung der Gebäude | — | — | — | 863 | 12 | 8 |
| XIV. | Anschaffung und Unterhaltung der Geräthschaften und Utensilien | — | — | — | 1621 | 23 | 2 |
| XV. | Instandhaltung der Transportmittel | — | — | — | 4262 | 16 | 9 |
| XVI. | Anschaffung neuer Transportmittel | — | — | — | — | — | — |
| XVII. | Kosten der Transportmittel | 47310 | 3 | 10 | — | — | — |
| | davon ab der Werth des ultimo 1843 im Bestande verbliebenen Materials | 36467 | 16 | 6 | — | — | — |
| | also kommen nur in Ansatz | — | — | — | 10842 | 17 | 4 |
| XVIII. | Oeffentliche und Grundabgaben | — | — | — | 291 | 24 | 1 |
| XIX. | Versicherungsprämie | — | — | — | 361 | 12 | 6 |
| XX. | Dividende und Zinsen | — | — | — | 15 | 20 | — |
| | Es sind außerdem zu zahlen: | | | | | | |
| | a. auf 13620 Aktien à 4 Thlr. | 54480 | — | — | — | — | — |
| | b. auf die Anleihe der 500000 Thlr | 9687 | 15 | — | — | — | — |
| | c. für die noch in Umlauf stehenden Coupons von Interims-Aktien | 272 | 20 | — | — | — | — |
| | | 64440 | 5 | — | — | — | — |
| | darauf hat der Baufonds erstattet | 16080 | 5 | — | — | — | — |
| | bleiben nur | — | — | — | 48360 | — | — |
| XXI. | Amortisation | — | — | — | — | — | — |
| XXII. | Insgemein | — | — | — | 1135 | 29 | 5 |
| | Summa | — | — | — | 107045 | — | 1 |

Digitized by Google

Abschluß.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Die Einnahme beträgt . | 144390 Thlr. | — Sgr. | 4 Pf. | |
| davon die Ausgabe . . | 107045 „ | — „ | 1 „ | |
| Ueberschuß . | 37345 Thlr. | — Sgr. | 3 Pf. | |

Es ergiebt sich demnach ein Ueberschuß von 37345 Thlr. — Sgr. 3 Pf., der vornämlich darin seinen Grund hat, daß in den ersten Monaten nach vollendetem Bau die laufenden Unterhaltungskosten unbedeutend gewesen sind, auch für das Jahr 1843 eine Rücklegung zum Reservefonds nicht bewirkt ist.

Dieser Ueberschuß ist zur Zeit noch nicht als Dividende vertheilt, sondern wird derselbe einstweilen für den Baufonds reservirt.

Die Betriebseinnahmen in den einzelnen Monaten des Jahres 1843, so wie der bis jetzt vergangenen des Jahres 1844 waren:

| | 1843. | | | 1844. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Thlr. | Sgr. | Pf. | Thlr. | Sgr. | Pf. |
| Januar . | 9971 | 13 | 9 | 23000 | 3 | 6 |
| Februar . | 8867 | 6 | 3 | 22061 | 11 | 4 |
| März . . | 11205 | 14 | 4 | 25190 | 16 | 7 |
| April . . | 13211 | 29 | 5 | 33954 | 4 | 8 |
| Mai . . | 13870 | 25 | 11 | 35748 | — | 6 |
| Juni . . | 18625 | 10 | — | | | |
| Juli . . | 18189 | 17 | 9 | | | |
| August . . | 27607 | 12 | 8 | | | |
| September | 36005 | 3 | — | | | |
| Oktober . | 32702 | 15 | — | | | |
| November | 26397 | 14 | 2 | | | |
| Dezember . | 28621 | — | 8 | | | |
| Die Gesammteinnahmen seit dem 1. Januar bis ult. April 1844 waren . | | | | 104206 | 6 | 1 |
| die Ausgaben . . . . . . . . . . | | | | 41055 | 10 | 9 |
| mithin Ueberschuß . | | | | 63150 | 25 | 4 |

wovon jedoch pro rata die Zinsen vom 1. Semester noch zu berichtigen sind, und noch die Niederlegung zum Reservefonds zu bewirken ist.

Der Verbrauch an Coaks hat sich in dem letztgenannten Zeitraume gegen früher nicht wesentlich geändert. Es sind nämlich durchschnittlich mit Anheizen und Reservehaltung der Maschinen drei Scheffel pro Meile verbraucht worden. Dabei ist jedoch zu bemerken, daß die neueren Lokomotive, sowohl aus der Fabrik von Borsig, als von Sharp, Roberts et Comp., resp. um 2,5 und 2,8 Scheffel pro Meile konsumirt haben. Um die Maschinenführer zu größerer Sparsamkeit anzuhalten, sind denselben seit dem 1. März 1844 Prämien von Coaks-Ersparung bewilligt. Für jede Maschine ist nach den angestellten Beobachtungen über deren Materialienverbrauch ein Normalsatz angenommen, der für die englischen Lokomotive durchschnittlich pro Meile auf 2,9 Scheffel, für die Maschinen aus der Fabrik von Borsig auf 2,6 Scheffel, für die Personenzüge und auf 0,3 Scheffel mehr für schwere Güterzüge fest-

gestellt ist. Von dem hiervon ersparten Quantum werden dem Führer und dem Feuermann zusammen 10 Prozent in Gelde, den Scheffel Coaks zu 7 Sgr. gerechnet, als Prämie gezahlt. Die Coaks werden den Führern zugemessen und die Qualität durch Gewicht geprüft. Bei dieser Einrichtung hat sich bereits eine ansehnliche Ersparung gezeigt, und es läßt dieselbe günstige Resultate erwarten.

Die Kosten der Coaks-Bereitung stellen sich mit Anrechnung aller Nebenkosten auf 7 Sgr.; die Meile hat daher, bei einem Verbrauche von drei Scheffel, etwa 20 bis 21 Sgr. gekostet.

Die 14 Lokomotive haben vom 1. Mai 1843 bis ult. April 1844 zurückgelegt 43289 Meilen, welche sich auf die einzelnen Monate und Lokomotive wie nachstehend vertheilen.

| Laufende Nr. | Name der Lokomotive. | Mai 1843. Meilen. | Juni 1843. Meilen. | Juli 1843. Meilen. | August 1843. Meilen. | Septbr. 1843. Meilen. | Oktober 1843. Meilen. | Novbr. 1843. Meilen. | Dezbr. 1843. Meilen. | Januar 1844. Meilen. | Februar 1844. Meilen. | März 1844. Meilen. | April 1844. Meilen. | Summa der Meilen. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Greif . . . . . . . . . . | 388 | 202½ | 375 | 384 | 418 | 372 | 471 | 468 | 732 | 468 | 360 | — | 4338½ |
| 2. | Blücher . . . . . . . . . | 287½ | 397½ | 357 | 470 | 342 | 216 | 415 | 318 | 117 | 700 | 582 | 540 | 4742 |
| 3. | Borussia . . . . . . . . . | 246 | 324 | 373 | 416 | 324 | 360 | 411 | 378 | 432 | 137 | 306 | 368 | 4255 |
| 4. | Pommerania . . . . . . . . | 371½ | 378 | 384 | 318 | 468 | 426 | 595 | 502 | 234 | 322 | 360 | 366 | 4724½ |
| 5. | Adler . . . . . . . . . . | 47½ | 466½ | — | 582 | 397 | 90 | 210 | 132 | 396 | 558 | — | 28 | 2907 |
| 6. | Berlin . . . . . . . . . . | 385 | 267 | 347 | 251 | 288 | 362 | 570 | 50 | 162 | 388 | 232 | 88 | 3390 |
| 7. | Bär . . . . . . . . . . . | 249 | 201½ | 237 | 50 | 254 | 414 | 507 | 272 | 232 | 385 | 80 | 180 | 3061½ |
| 8. | Oder . . . . . . . . . . | 122 | 9 | 28 | 30 | 178 | 142 | — | — | 112½ | — | 43 | 36 | 700½ |
| 9. | Stettin . . . . . . . . . | 101 | 100 | 15 | 76 | 123 | 39 | — | 231 | 85 | — | 74 | 144 | 988 |
| 10. | Herkules . . . . . . . . . | — | — | — | 246 | 477 | 558 | 706 | 450 | 180 | 789 | 252 | 324 | 3982 |
| 11. | Merkur . . . . . . . . . . | — | — | — | — | 168 | 382 | 786 | 564 | 558 | 167 | 558 | 342 | 3465 |
| 12. | Vulkan . . . . . . . . . . | — | — | — | — | 84 | 378 | 619 | 454 | 522 | 709 | 216 | 540 | 3522 |
| 13. | Angermünde . . . . . . . . | — | — | — | — | — | — | — | 252 | 414 | 649 | 450 | 434 | 2289 |
| 14. | Boreas . . . . . . . . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | 45 | 310 | 191 | 348 | 924 |
| | Summa . | 2377½ | 2346 | 2116 | 2823 | 3521 | 3739 | 5290 | 4011 | 3921½ | 5612 | 3794 | 3738 | 43289 |

Zum Schlusse der Betriebseinnahmen und Betriebskosten geben wir noch den vom Direktorium der Gesellschaft entworfenen Etat für das Jahr **1844**, wobei ein vom Baurath Neuhaus, dem höchstverdienten Erbauer der Bahn, entworfener (in mehr als einer Hinsicht allgemein interessanter) Anschlag der Kosten für Reparaturen der Bahn, der Gebäude, Maschinen und Fuhrwerke, so wie der Kosten der von Zeit zu Zeit nöthig werdenden Neu-Anschaffung und Ergänzung vorbemerkter Gegenstände, zum Grunde gelegt ist.

| Tit. | | Das Etats-Soll beträgt bei der allgemeinen Verwaltung der Bahn. Thlr. | sg. | pf. | dem Betriebe der Bahn. Thlr. | sg. | pf. | der Unterhaltung der Bahn. Thlr. | sg. | pf. | Summa. Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Einnahme.** | | | | | | | | | | | | |
| I. | Aus dem Personen- und Güterverkehr | — | — | — | 410263 | 4 | 2 | — | — | — | 410263 | 4 | 2 |
| II. | An Pächten und Miethen | — | — | — | 1858 | 2 | 8 | — | — | — | 1858 | 2 | 8 |
| III. | „ Zinsen | — | — | — | 2000 | — | — | — | — | — | 2000 | — | — |
| IV. | Insgemein | — | — | — | 1000 | — | — | — | — | — | 1000 | — | — |
| | Summa der Einnahme | — | — | — | 415121 | 6 | 10 | — | — | — | 415121 | 6 | 10 |
| | **Ausgabe.** | | | | | | | | | | | | |
| I. | An Besoldungen und Miethsentschädigungen | 5552 | 15 | — | 33165 | — | — | 25093 | 5 | — | 63810 | 20 | — |
| II. | „ Bekleidungs-Vergütung | 33 | 11 | — | 1931 | 21 | — | 2734 | 23 | — | 4699 | 25 | — |
| III. | „ Reisekosten und Diäten | 900 | — | — | 300 | — | — | 300 | — | — | 1500 | — | — |
| IV. | „ Gratifikationen | 200 | — | — | 800 | — | — | 500 | — | — | 1500 | — | — |
| V. | „ Tagelohn | 100 | — | — | 16086 | 16 | — | 100 | — | — | 16286 | 16 | — |
| VI. | „ Insertionskosten und Druckerlohn | 200 | — | — | 3000 | — | — | 200 | — | — | 3400 | — | — |
| VII. | „ Postporto, Stempel und Gerichtskosten | 100 | — | — | 50 | — | — | 50 | — | — | 200 | — | — |
| VIII. | „ Schreibmaterialien und Bureaubedürfnisse | 300 | — | — | 600 | — | — | 300 | — | — | 1200 | — | — |
| IX. | „ Feuerungs- und Erleuchtungsmaterial | 263 | 20 | — | 4800 | — | — | 120 | — | — | 5183 | 20 | — |
| X. | Instandhaltung des Unterbaues inkl. Materialien | — | — | — | — | — | — | 7018 | 26 | 9 | 7018 | 26 | 9 |
| XI. | „ des Oberbaues „ „ | — | — | — | — | — | — | 46805 | 14 | 9 | 46805 | 14 | 9 |
| XII. | „ der Nebenanlagen inkl. Materialien | — | — | — | — | — | — | 1670 | 23 | 6 | 1670 | 23 | 6 |
| | Latus | 7649 | 16 | — | 60733 | 7 | — | 84893 | 3 | — | 153275 | 26 | — |

| Tit. | | Das Etats-Soll beträgt bei der allgemeinen Verwaltung der Bahn | | | dem Betriebe der Bahn | | | der Unterhaltung der Bahn | | | Summa. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. |
| | Transport | 7649 | 16 | — | 60733 | 7 | — | 84893 | 3 | — | 153275 | 26 | — |
| XIII. | Anschaffung und Unterhaltung der Geräthschaften und Utensilien | 100 | — | — | 2750 | — | — | 450 | — | — | 3300 | — | — |
| XIV. | Instandhaltung der Gebäude und baulichen Anlagen | — | — | — | — | — | — | 3062 | 21 | 7 | 3062 | 21 | 7 |
| XV. | " der vorhandenen Transportmittel | — | — | — | 14160 | — | — | — | — | — | 14160 | — | — |
| XVI. | Anschaffung neuer Transportmittel | — | — | — | 43994 | 13 | 1 | — | — | — | 43994 | 13 | 1 |
| XVII. | Kosten der Transportkräfte | — | — | — | 43176 | — | — | — | — | — | 43176 | — | — |
| XVIII. | Oeffentliche und Grundabgaben | — | — | — | 915 | 18 | 8 | — | — | — | 915 | 18 | 8 |
| XIX. | An Versicherungsprämien | — | — | — | 1500 | — | — | — | — | — | 1500 | — | — |
| XX. | " Zinsen des Anlage-Kapitals von 3,624000 Thlr. und der Kautionen à 4 Prozent | — | — | — | 145076 | 17 | 6 | — | — | — | 145076 | 17 | 6 |
| XXI. | " Rückzahlungen auf Anleihen und Amortisationen | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| XXII. | Insgemein | 1000 | — | — | 1000 | — | — | 1300 | — | — | 3300 | — | — |
| XXIII. | An Rückzahlungen auf Kautionen und Vorschüsse | — | — | — | 130 | — | — | — | — | — | 130 | — | — |
| | Summa der Ausgabe | 8749 | 16 | — | 313435 | 26 | 3 | 89705 | 24 | 7 | 411891 | 6 | 10 |
| | hierzu | | | | | | | | | | 3230 | — | — |
| | Summa Summarum | | | | | | | | | | 415121 | 6 | 10 |
| | Die Einnahme beträgt | | | | | | | | | | 415121 | 6 | 10 |
| | Die Ausgabe beträgt | | | | | | | | | | 415121 | 6 | 10 |

Es ergiebt sich hieraus, daß, um die Ausgaben, inkl. 4 Prozent Zinsen des Anlage-Kapitals, der Bahnunterhaltungskosten und der Beiträge zum Reservefonds zu decken, jährlich aus der Personen- und Güter-Frequenz 410263 Thlr. 4 Sgr. 2 Pf. eingenommen werden müssen.

i. Fahrordnung, Tarif.

Seit Eröffnung der ganzen Bahnstrecke finden täglich zwischen Berlin und Stettin zwei Personenzüge und ein Güterzug hin und zurück Statt; mit den Güterzügen werden auch Personen in Wagen II. und III. Klasse befördert. Außer diesen erwähnten besteht seit dem 1. November 1843 zwischen Berlin und Neustadt noch ein besonderer Güterzug, mit welchem aber Personen nicht befördert werden.

Die Dauer eines Personenzuges von Stettin nach Berlin oder umgekehrt ist zwischen 4 Stunden 30 Minuten und 4 Stunden 45 Minuten, die des Güterzuges dagegen zwischen 6 Stunden 45 Minuten und 6 Stunden 57 Minuten. Die Güterzüge kreuzen sich auf dem Bahnhofe bei Angermünde. Der von Stettin gehende Güterzug begegnet dem von Berlin kommenden Personen-Frühzuge bei Tantow und dem von Berlin kommenden Nachmittagszuge bei Bernau. Der von Berlin abgehende Güterzug trifft den von Stettin kommenden Frühzug bei Bernau, und den von Stettin kommenden Nachmittagszug bei Tantow. —

An diese Dampfwagenzüge schließen sich an: die täglich dreimal koursirenden Posten zwischen Neustadt und Freienwalde und die Posten von und nach Vor- und Hinterpommern.

## A. Personenbeförderung.

Die Personenzüge befördern:

a. Personen in der I., II. und III. Wagenklasse,
b. Passagiergepäck,
c. Equipagen,
d. Vieh,
e. Eilfracht.

Die Beförderungspreise für Personen sind für jede Station gleich, für die ganze Strecke also sechsmal die einfachen Sätze. Von dem Anhaltepunkte Biesenthal bis zur nächsten Station und zurück wird jedoch nur die Hälfte des tarifmäßigen Satzes in Anwendung gebracht, wie die folgende Fahrtaxe ergiebt.

## Fahrtaxe für Personen, in Silbergroschen.

| | nach Bernau. | | | nach Biesenthal. | | | nach Neustadt. | | | nach Angermünde. | | | nach Passow. | | | nach Tantow. | | | nach Stettin. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | I. | II. | III. | I. | II. | III. | I. | II. | III. | I. | II. | III. | I. | II. | III. | I. | II. | III. | I. | II. | III. |
| | Wagenklasse. | | | Wagenklasse. | | | Wagenklasse. | | | Wagenklasse. | | | Wagenklasse. | | | Wagenklasse. | | | Wagenklasse. | | |
| Von Berlin | 17½ | 12½ | 7½ | 26½ | 19 | 11½ | 35 | 25 | 15 | 52½ | 37½ | 22½ | 70 | 50 | 30 | 87½ | 62½ | 37½ | 105 | 75 | 45 |
| Von Bernau | | | | 9 | 6½ | 4 | 17½ | 12½ | 7½ | 35 | 25 | 15 | 52½ | 37½ | 22½ | 70 | 50 | 30 | 87½ | 62½ | 37½ |
| Von Biesenthal | | | | | | | 9 | 6½ | 4 | 26½ | 19 | 11½ | 44 | 31½ | 19 | 61½ | 44 | 26½ | 79 | 56½ | 34 |
| Von Neustadt | | | | | | | | | | 17½ | 12½ | 7½ | 35 | 25 | 15 | 52½ | 37½ | 22½ | 70 | 50 | 30 |
| Von Angermünde | | | | | | | | | | | | | 17½ | 12½ | 7½ | 35 | 25 | 15 | 52½ | 37½ | 22½ |
| Von Passow | | | | | | | | | | | | | | | | 17½ | 12½ | 7½ | 35 | 25 | 15 |
| Von Tantow | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 17½ | 12½ | 7½ |

Mit dem 1. August 1844 tritt jedoch auf der Bahn eine Erhöhung des Personengeldes für die Reisenden in der II. und III. Wagenklasse mit 1 Sgr. 3 Pf. für die Station, also mit 7 Sgr. 6 Pf. für die ganze Bahnstrecke ein, und stellen sich dann die Beförderungspreise, wie folgt:

| | Wagenklasse. | | |
|---|---|---|---|
| | I. | II. | III. |
| | Silbergroschen. | | |
| a. Für eine Station | $17\frac{1}{2}$ | $13\frac{3}{4}$ | $8\frac{3}{4}$ |
| b. „ die ganze Bahnstrecke | 105 | $82\frac{1}{2}$ | $52\frac{1}{2}$ |
| c. „ die Strecke von Biesenthal bis Bernau oder Neustadt | 9 | 7 | $4\frac{1}{2}$ |

## Bemerkungen.

1) Zur Begünstigung der Lustfahrten von Berlin nach Neustadt-Eberswalde, hin und zurück an ein und demselben Tage, werden in Berlin besondere Billets für Wagen II. und III. Klasse zu ermäßigten Preisen ertheilt, nämlich:

II. Klasse zu 1 Thlr. 10 Sgr.
III. „ „ — „ 20 „

Auf ein solches Billet wird 2 Kindern bis 12 Jahren das Reisen gestattet, für ein einzelnes Kind bleibt es bei den ad 3 bezeichneten Sätzen.

2) Reisende zwischen Berlin und Freienwalde, welche zur Beförderung zwischen Freienwalde und Neustadt die den Eisenbahnzügen sich anschließende Post benutzen, können im Billet-Büreau zu Berlin und im Post-Büreau zu Freienwalde das Passagier-Billet für die ganze Strecke zu der bisherigen Postreisetaxe, 1 Thlr., lösen, und erhalten ihren Platz auf der Eisenbahn im Wagen II. Klasse. Wer Wagen I. oder III. Klasse wählen will, löst die Billets zur Post- und Eisenbahnfahrt auf den betreffenden Stationen besonders.

Nur für den bevorstehenden und den darauf folgenden Zug erfolgt Annahme der Anmeldungen und Billet-Ausfertigung.

Eine zweite Postverbindung ist von der Station Passow eingerichtet, wo sich die über Prenzlow nach Vorpommern gehenden Posten anschließen.

3) Es ist erlaubt, daß zwei Kinder bis zu 12 Jahren auf ein Personen-Billet der gewählten Wagenklasse fahren dürfen, während ein einzelnes Kind für die gewählte Klasse nur ein Billet der nächstfolgenden Klasse zu lösen hat, und in der III. Wagenklasse einem Erwachsenen mit einem Billet II. Klasse in Begleitung eines Kindes zu reisen gestattet sein soll. Für Kinder unter zwei Jahren, die noch getragen werden müssen und ihre Stelle auf ihrer Angehörigen Plätze mitfinden, erfolgt keine Zahlung.

4) Einzelne bestimmte Plätze werden nicht verkauft und können nicht belegt werden.

Für ganze Koupés in Wagen I. und II. Klasse wird die Anzahl der Plätze, welche dieselben normal enthalten, resp. 6 und 8, voll bezahlt, doch können dieselben mit einer erwachsenen Person oder zwei Kindern mehr besetzt werden. Die für ganze Koupés zu lösenden Scheine werden jedoch nur bis eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges verkauft. In Wagen III. Klasse sind die Koupés auf 10 Personen eingerichtet, und können bei Bezahlung desselben noch zwei Kinder frei befördert werden. Koupés können nur auf den Endstationen garantirt werden, auf den Zwischenstationen nur, je nachdem es der Raum in den verschiedenen Wagen gestattet.

5) Jedes Fahrbillet ist nur für die darauf gestempelte Fahrt gültig. Nur für den bevorstehenden und den darauf folgenden Zug erfolgt der Billet-Verkauf. Fünf Minuten vor der bestimmten Abgangszeit der Züge wird das Billet-Verkaufs-Büreau geschlossen und findet deshalb nur bis dahin die Lösung von Billets zu der nächst bevorstehenden Fahrt Statt.

6) Die Fahrbillets haben je nach den verschiedenen Stationen verschiedene Farben, und zwar zur Zeit

nach Berlin grün,
" Bernau violet,
" Neustadt weiß,
" Angermünde roth,
" Passow braun,
" Tantow gelb,
" Stettin blau,

Auf den Wagen oder über den einzelnen Koupés sind die Ortsnamen der verschiedenen Stationen aufgesteckt, wohin der Zug geht; auch sind die Wagen mit Nummern versehen, um die innegehabten Plätze auf den Stationen leichter wieder auffinden zu können. Die Aufnahme in einen anderen Wagen oder in ein anderes Koupé, als über welchem der im Fahrbillet genannte Bestimmungsort aufgesteckt ist, kann kein Passagier verlangen, jedoch bleibt die Wahl der einzelnen Plätze in den Koupés den Reisenden überlassen.

7) Der Umtausch von Billets am Abfahrtsorte, so wie auf den Zwischenstationen, kann nur zu einer höheren Wagenklasse zu derselben Fahrt Statt finden, und auch nur dann, wenn der vorhandene Raum dies gestattet; eben so kann bei verspäteter Ankunft, also nach dem zweiten Glockenzeichen, die Wagenklasse eines Billets nicht mehr berücksichtigt werden, wenn es an Raum fehlt, und muß der Mitreisende sich mit dem noch vorhandenen Platze begnügen.

Wer von Zwischenstationen aus in einer bessern Wagenklasse weiter fahren will, hat in entsprechendem Geldwerth Billets III. Klasse zuzunehmen.

In Berlin und Stettin geben die zu den verschiedenen Wagenklassen gelösten Billets unbedingten Anspruch auf solche Wagenplätze; auf den Zwischenstationen aber nur in so weit, als in den im Zuge befindlichen und auf der Station disponiblen Wagen die erforderlichen Plätze zu beschaffen sind. Wo dies nicht der Fall ist, können die etwa schon gelösten Billets gegen Erstattung des Betrages zurückgegeben, oder resp. gegen Billets II. und III. Klasse und Empfang des Mehrbetrages umgetauscht werden.

Wer auf den Zwischenstationen seinen Platz verläßt und nicht irgendwie belegt, hat, wenn derselbe inzwischen von einem andern Reisenden eingenommen, kein weiteres Anrecht, sondern muß sich mit einem andern Platz begnügen.

8) Hunde dürfen nicht in den Personenwagen, können aber in besonderen Behältnissen im Gepäckwagen gegen Fahrbillets von 1 Sgr. 8 Pf. pro Meile, mitgenommen werden, ohne daß jedoch dafür irgend eine Garantie geleistet wird, mit Ausnahme der Feuerversicherung, indem in dem Falle der Beschädigung durch Feuer während des Transportes der erweisliche Werth, jedoch nur bis zu dem höchsten Satze von zwei Thaler für einen Hund, gewährt wird.

9) Tabakrauchen ist in der I. Wagenklasse nicht gestattet, in II. Wagenklasse nur dann, wenn keiner der im Koupé Sitzenden dagegen Einspruch thut. Die Pfeifen müssen mit Deckeln versehen sein.

10) Versäumte Abfahrt begründet keinen Anspruch auf Entschädigung irgend einer Art.

Eine unterbrochene Fahrt berechtigt nur zur Rückforderung des bezahlten Fahrgeldes pro rata Seitens derjenigen, welche etwa nicht mit demselben Zuge später, oder mit dem nächstfolgenden Zuge weiter fahren wollen.

11) Das Fahrbillet muß beim Einsteigen in die Wagen dem zur Beaufsichtigung bestellten Kondukteur vorgezeigt werden, welcher dasselbe, wenn es nur für eine Station lautet, vor der Abfahrt abnimmt; wenn es aber auf mehr als eine Station gültig ist, den Koupon davon trennt und dasselbe dem Reisenden wieder zustellt. Das Billet ist dann bis zur letzten Station vor dem Bestimmungsorte wohl zu verwahren und wird dort von dem Kondukteur eingefordert. Fahrbillets ohne Koupon sind beim Einsteigen in die Wagen ungültig.

Wer bei der Revision ohne Billet oder mit einem unrichtigen befunden wird, ist zur Nachzahlung des Fahrgeldes für die ganze schon zurückgelegte Fahrt in der benutzten Wagenklasse verpflichtet.

## B. Passagiergepäck.

1) Jeder Reisende kann 50 Pfund im Gepäckwagen frei mit sich führen.

Das Zusammenpacken der Effekten für mehrere Personen in ein oder mehrere gemeinschaftliche Kollis begründet nur in den Fällen, wo daſ-

selbe erweislich einer Familie angehört, Ansprüche auf mehr als 50 Pfund Freigewicht.

An Uebergewicht für eine Station wird bezahlt bis einschließlich

| | | | |
|---|---|---|---|
| 25 | Pfund | 1 | Sgr. |
| 50 | „ | 2 | „ |
| 75 | „ | 3 | „ |
| 100 | „ | 4 | „ |

u. s. w. für jede 25 Pfund mehr 1 Sgr.

2) Kleine Gegenstände bis zu 10 Pfund Schwere können, so weit es ohne Belästigung der Mitreisenden möglich ist, unter den Wagensitzen unter Aufsicht des Fahrenden, ohne weitere Garantie mitgenommen werden. Alle mahl- und schlachtsteuerpflichtigen Gegenstände aber dürfen unter keiner Bedingung in den Wagen verpackt, sondern müssen mit vollständiger Deklaration, in gesetzlich vorgeschriebener Ordnung, in die Passagiergepäck-Expedition eingeliefert werden. Gewehre dürfen nur dann in den Wagen mitgenommen werden, wenn sie ungeladen sind. Die Kondukteure sind verpflichtet, sich davon zu überzeugen.

3) Das Passagiergepäck muß, mit dem Namen des Eigenthümers und dem Bestimmungsorte deutlich und auf haltbare Weise bezeichnet, in Berlin und in Stettin spätestens eine viertel Stunde vor dem festgesetzten Abgange der Züge, auf den Zwischenstationen spätestens eine viertel Stunde vor der bestimmten Ankunftszeit unter Vorlegung des Fahrbillets an die Gepäck-Expedition abgeliefert und daselbst die etwaige Ueberfracht berichtigt werden. Für später eingeliefertes Gepäck kann die Mitnahme nicht zugesichert werden; nicht gehörig gezeichnetes oder mangelhaft verpacktes wird gänzlich zurückgewiesen.

4) Gegen Einlieferung dieses ordnungsmäßig beschaffenen Gepäcks erhält der Reisende einen Garantieschein als Bescheinigung, der indessen nur für die bezeichnete Fahrt auf die darauf folgenden 24 Stunden Gültigkeit hat, nach dieser Zeit aber ungültig wird. Der Garantieschein ist sorgfältig aufzubewahren, indem das darin bezeichnete Gepäck jedem Vorzeiger des Scheins gegen dessen Zurückgabe abgeliefert und dadurch die Gesellschaft von jedem weitern Anspruch befreit wird.

Aushändigung des Gepäcks, worüber der Garantieschein nicht beizubringen ist, kann nur nach vollständiger Legitimation des Eigenthümers, oder nach Befinden gegen Sicherheit erfolgen.

Werden Passagiergepäcke nicht binnen 24 Stunden nach deren Ankunft abgenommen, so verlieren Absender oder Empfänger alle Ansprüche an die Gesellschaft wegen etwaiger Beschädigung oder Verlustes; sind auch verpflichtet, pro Stück 2 Sgr. täglich als Lagerzins zu bezahlen.

5) Die Gesellschaft übernimmt keine Garantie für den Inhalt des ihr zur Mitnahme übergebenen Gepäcks. Insbesondere hat der Eigenthümer den Schaden, der etwa durch mangelhafte Emballage entsteht, allein zu tragen. Diejenigen feuergefährlichen Gegenstände, welche bei den Frachtzügen nicht mitgenommen werden dürfen, werden eben so wenig

als Passagiergepäck befördert werden; eben so bleiben Flüssigkeiten, Glas und dergleichen, wodurch Beschädigungen herbeigeführt werden können, von der Mitnahme als Passagiergepäck ausgeschlossen; sollten dennoch zur Beförderung diese Gegenstände übergeben sein, so trägt der Eigenthümer jeden daraus entstehenden Schaden. Die der steuerlichen Kontrole unterliegenden Waaren sind von der Beförderung als Passagiergepäck ausgeschlossen und dürfen nur als Fracht- oder Eilgut, mit einem nach §. 93 der Zollordnung vorgeschriebenen Frachtbrief versehen, zum Transport aufgegeben werden. Wer dennoch dergleichen Waaren als Passagiergut einliefert, ist der Gesellschaft für alle etwa daraus entstehenden Nachtheile verantwortlich.

6) Nach Einhändigung des Garantiescheines haftet die Gesellschaft für Beschädigung, Verlust, für Feuersgefahr und trockene Ablieferung mit höchstens einem Thaler pro Pfund des im Garantieschein angegebenen Gewichts.

7) Die zur Bedienung der Reisenden auf dem Bahnhofe zu Berlin und zu Stettin angestellten uniformirten Gepäckträger, an der Mütze mit einer Nummer und den Buchstaben B. S. E. bezeichnet, sind verpflichtet, auf Verlangen das Gepäck aus der Stadt abzuholen oder auf dem Bahnhofe anzunehmen, dessen Verwiegung und demnächst Verpackung in die Wagen zu besorgen, und müssen gleichfalls auch das ankommende Gepäck gegen Annahme des Garantiescheines verabreichen oder auf Verlangen befördern. Der für diese Dienstleistungen zu zahlende Lohn ist, wie die auf den gedachten Bahnhöfen ausgehängten Tarife näher ergeben, festgesetzt; ein jeder Gepäckträger führt ein mit seinem Namen versehenes Tarif-Reglement bei sich und ist verpflichtet, solches auf Verlangen vorzuzeigen.

8) Die in den Wagen, Empfangszimmern, auf den Bahnhöfen oder sonst auf der Bahn verlorenen Sachen werden von den Beamten, welche sie finden, sofort an den betreffenden Bahnhofs-Inspektor abgegeben, von welchem der Eigenthümer dieselben gegen vollständige Legitimation in Empfang nehmen kann. Meldet sich der Eigenthümer binnen drei Monaten bei dem betreffenden Bahnhofs-Inspektor nicht, so werden die gefundenen Gegenstände öffentlich ausgeboten und nach Ablauf einer anderweiten vierwöchentlichen Frist öffentlich meistbietend zum Besten der Beamten-Unterstützungskasse verkauft — jedoch in so weit nur, als der Werth der einzelnen gefundenen Gegenstände nicht mehr als zehn Thaler beträgt, indem in diesem Falle das gerichtliche Verfahren extrahirt wird.

### C. Equipagen-Transport.

1) Auf jeder Station werden Equipagen zur Beförderung angenommen, dieselben müssen jedoch eine Stunde vor Abgang des Zuges, unter Vorzeigung des dafür in der Güter-Expedition gelösten Billets, abgeliefert werden.

2) Nach Ankunft auf dem Bestimmungsort wird gegen Rückgabe des Billets an den Zugführer die Equipage ausgeliefert, und muß spätestens innerhalb drei Stunden vom Bahnhof abgefahren, andernfalls für jede Stunde 5 Sgr. Standgeld entrichtet werden.

3) Auf Verlangen wird jeder mit dem Zuge zu versendende oder angekommene Wagen in Berlin und in Stettin vom Absender geholt oder dem Empfänger gebracht, und zwar in Berlin für 15 Sgr., in Stettin für 10 Sgr. Die gewünschte Abholung der Equipage hat der Absender jedoch wenigstens drei Stunden vor Abgang des Zuges in der betreffenden Güter-Expedition anzumelden.

4) Für Equipagen übernimmt die Gesellschaft keine andere Garantie, als die gegen Feuersgefahr während der Fahrt, und zahlt als Entschädigung für Equipagen I. Klasse pro Stück bis 600 Thlr., und für die II. Klasse bis 300 Thlr. Für das auf oder in den Equipagen befindliche Gepäck wird keine Garantie geleistet.

5) Den Eigenthümern, so wie auch deren Domestiken, steht es zwar frei, während der Fahrt in den Equipagen zu bleiben, jedoch nur gegen Lösung eines Billets II. Klasse für jede Person der Herrschaft und eines Billets III. Klasse für jeden Domestiken, nach dem Tarifsatz für Personenbeförderung.

### Tarif für Equipagen-Transport.

In Thalern.

| | nach Bernau. | | nach Biesenthal. | | nach Neustadt. | | nach Angermünde. | | nach Passow. | | nach Tantow. | | nach Stettin. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | I. Wagenkl. | II. Wagenkl. | I. Wagenkl. | II. Wagenkl. | I. Wagenkl. | II. Wagenkl. | I. Wagenkl. | II. Wagenkl. | I. Wagenkl. | II. Wagenkl. | I. Wagenkl. | II. Wagenkl. | I. Wagenkl. | II. Wagenkl. |
| V. Berlin | 2½ | 2 | 3¾ | 3 | 5 | 4 | 7½ | 6 | 10 | 8 | 12½ | 10 | 15 | 12 |
| Von Bernau | | | 1¼ | 1 | 2½ | 2 | 5 | 4 | 7½ | 6 | 10 | 8 | 12½ | 10 |
| Von Biesenthal | | | | | 1¼ | 1 | 3¾ | 3 | 6¼ | 5 | 8¾ | 7 | 11¼ | 9 |
| Von Neustadt | | | | | | | 2½ | 2 | 5 | 4 | 7½ | 6 | 10 | 8 |
| Von Angermünde | | | | | | | | | 2½ | 2 | 5 | 4 | 7½ | 6 |
| Von Passow | | | | | | | | | | | 2½ | 2 | 5 | 4 |
| Von Tantow | | | | | | | | | | | | | 2½ | 2 |

Zu den Equipagen I. Klasse gehören viersitzige oder ganz bedeckte Reisewagen, alle andern Wagen gehören zu den Equipagen II. Klasse.

### D. Viehtransport.

1) Die mindestens 2 Stunden vor Abgang des Zuges erforderliche Anmeldung der Viehtransporte geschieht in den Güter-Expeditionen, und müssen über dieselben Frachtbriefe und Deklarationen ausgefertigt werden. Bei Beförderung bedeutender Viehtransporte kann selbst bei Innehal-

tung der obengedachten Anmeldezeit die Fortschaffung mit dem nächsten Zuge nicht zugesichert werden.

2) Vieh ohne Führer wird nicht angenommen, und müssen dieselben ein Billet III. Klasse lösen; auch muß das Vieh mindestens eine Stunde vor Abgang des Zuges auf den Bahnhof abgeliefert werden.

Tarif für die Beförderung von Vieh.

Es wird pro Station bezahlt:

| | | |
|---|---|---|
| Für ein Pferd | 1½ | Thlr. |
| Für ein Füllen mit der Mutter die Hälfte. | | |
| Zwei Pferde eines Versenders | 2½ | " |
| Drei Pferde | 3½ | " |
| Vier Pferde | 4 | " |
| Einen Mastochsen | 1 | " |
| Einen mageren Ochsen, Kuh, Rind | 20 | Sgr. |
| Ein Mastschwein über 200 Pfund | 7½ | " |
| Ein Schwein über 100 und unter 200 Pfund | 5 | " |
| Ein Schwein unter 100 Pfund | 2 | " |
| Ein Kalb über 1 Ztr. | 7½ | " |
| Ein kleines Kalb | 4 | " |
| Ein Schaaf | 2 | " |
| Einen Schaafbock und einen Hund | 5 | " |
| Eine fette Pute | 1 | " |
| Eine Gans | 6 | Pf. |
| Kleines Federvieh nach Gewicht, einschließlich der Behälter pro Zentner | 4 | Sgr. |

3) Das Ein- und Ausladen der Pferde und des Viehes aus den Wagen muß der Absender, resp. Empfänger, so wie die zur Befestigung der Thiere erforderlichen Mittel jeder Art selbst besorgen, sich auch von der sichern Anlegung der Thiere selbst überzeugen, indem die Gesellschaft keinerlei Garantie bei Viehtransporten, weder beim Ein- und Ausladen, noch während des Transportes, mit Ausnahme der Feuerversicherung nach §. 34, übernimmt.

4) Für während des Transportes auf der Bahn durch Feuer verunglücktes oder wesentlich beschädigtes Vieh wird Vergütung nach dem erweislichen Werthe bis zu folgendem höchsten Satze geleistet.

| | | |
|---|---|---|
| Für ein Pferd | 150 | Thlr. |
| Für einen Mastochsen | 70 | " |
| Für ein Stück Rindvieh bis 5 Ztr. Gewicht | 50 | " |
| Für ein Kalb | 6 | " |
| Für ein Schwein über 200 Pfund | 20 | " |
| Für ein Schwein von 200 Pfund und darunter | 8 | " |
| Für ein Schaaf | 4 | " |
| Für Geflügel in Käfigen pro Zentner Brutto | 10 | " |

5) Von Berlin und Stettin werden Transporte nach allen Stationen

jeden Tag angenommen. Soll Vieh von einer Zwischenstation befördert werden, so kann, wenn kein derartiger Wagen zur Stelle ist, die Fortschaffung des Viehes nur nach Ablauf von 24 Stunden seit aufgegebener Meldung mit dem alsdann nächstfolgenden regelmäßigen Zuge von dem Absender verlangt werden.

6) Das Ausladen und Abtreiben des Viehes muß spätestens 2 Stunden nach Ankunft auf dem Bahnhofe geschehen, widrigenfalls als Stättegeld zu entrichten ist pro Stück Rindvieh 1 Sgr. für jede 3 Stunden, für kleines Vieh desgleichen 6 Pf., ohne Uebernahme irgend einer Garantie Seitens der Gesellschaft.

7) In Berlin kann des Abends angekommenes Vieh bis zum andern Morgen in umzäunten Hofräumen übernachten, wofür pro Stück Rindvieh 2 Sgr. und pro Stück kleines Vieh 6 Pf. erhoben wird. Die Bewachung des Viehes bleibt dem Eigenthümer überlassen, und übernimmt die Gesellschaft keine Garantie dafür.

## E. Eilfracht.

1) Unter den nachfolgenden, für den Gütertransport überhaupt gegebenen Bestimmungen können auch mit den Personenzügen Güter, unter der Bezeichnung „Eilfracht", befördert werden.

2) Dergleichen Güter müssen aber mindestens eine Stunde vor Abgang der Züge aufgegeben werden.

3) Mehr als 5 Ztr. Eilfracht anzunehmen, ist die Gesellschaft wohl befugt, aber nicht verpflichtet.

4) Bei der Beförderung der Güter als Eilfracht erhöhen sich die für die Güterfracht festgesetzten Preise um die Hälfte, so jedoch, daß für jeden Zentner Eilfracht mindestens 3 Sgr. pro Station gezahlt werden müssen.

## F. Güterbeförderung.

Die Güterzüge befördern:

a. Personen in der II. und III. Wagenklasse und deren Gepäck,
b. Frachtgüter,
c. Equipagen,
d. Vieh,

und zwar ad a., c. und d. unter den für die Personenzüge geltenden Bestimmungen, soweit dieselben nicht durch die nachfolgenden Festsetzungen für die Güterzüge abgeändert sind.

### Allgemeine Bestimmungen.

1) Die Bedingungen zur Annahme von Gütern zum Transport auf der Bahn sind folgende:

A. Beifügung eines Frachtbriefes enthaltend:

a. Ort und Datum der Aufgabe,
b. Bezeichnung und Anzahl der Kolli,
c. deren Marke, Nummer, Brutto-Gewicht und Inhalt,

d. Namen und Wohnung des Absenders,
e. Namen und Wohnort des Empfängers.

Gedruckte Formulare zu solchen Frachtbriefen sind in der Güter-Expedition jeder Station das Buch zu 100 kleinen oder 50 großen für 5 Sgr., ein kleiner zu 1 Pf., zwei große zu 3 Pf. zu haben. Wird die Ausfüllung des Formulars von den Expedienten verlangt, so sind dafür noch 3 Pf. für das Stück zu zahlen. Die Frachtbrief-Formulare werden jedoch denjenigen Versendern umsonst geliefert, welche dieselben bei gleichzeitiger Aufgabe der Güter in der Expedition ausstellen, resp. ausfüllen lassen. Frachtgut mit anderen als solchen Frachtbriefen wird nur dann zur Beförderung angenommen, wenn diese ausdrücklich die Bemerkung enthalten: „mit Anerkennung der Bestimmungen des Betriebs-Reglements der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft und aller derjenigen Gesellschaften, über deren Bahnen das Gut gehen muß, um an den Bestimmungsort zu gelangen."

B. Die Beifügung einer besonderen Deklaration für solche Gegenstände, welche bei Einführung in Berlin und in Stettin gesetzlich der Mahl- und Schlachtsteuer unterliegen.

C. Die Beifügung eines gehörig abgestempelten Begleitscheines oder Frachtbriefes bei solchen Gegenständen, welche nach §. 93 der Zollordnung vom 23. Januar 1838 der Transport-Kontrole im Innern unterliegen.

D. Eine so solide Verpackung und Emballage aller Kolli, daß deren Beschädigung durch den Transport nicht zu besorgen steht. Der Absender erhält auf sein Verlangen unentgeltlich von der Expedition eine Quittung über das zur Versendung aufgegebene Gut.

2) Ausgeschlossen von der Beförderung auf der Eisenbahn sind:

A. Alle postzwangspflichtigen Gegenstände, mithin einzelne Kolli unter 40 Pfund, baare Gelder, ungemünztes Gold und Silber, Dokumente und Prätiosen.

B. Alle leicht feuerfangende oder durch Reibung entzündbare Gegenstände, als: Schießpulver, Knallsilber, Streichschwämme u. dgl.

Wer dennoch unter falscher Deklaration solche Gegenstände zur Beförderung bringen sollte, wird im Falle eines dadurch veranlaßten Brandes für jeden desfallsigen Schaden in Anspruch genommen. Bäume, Sträucher und Gewächse in Töpfen werden zwar zum Transporte angenommen, jedoch muß, da diese Gegenstände besonders viel Raum erfordern, über den Frachtsatz mit dem Güter-Expedienten Einigung getroffen werden.

3) Schwefelsäure, Scheidewasser und andere dergleichen Gegenstände werden nur dann zur Beförderung angenommen, wenn das Quantum mindestens eine Wagenladung beträgt.

4) Die Gesellschaft übernimmt jedoch für solche Sendungen keine Verbindlichkeit irgend einer Art, behält sich vielmehr vor, vom Absender oder Empfänger Ersatz für alle Beschädigungen zu verlangen, welche durch

dergleichen Substanzen an den Transportfahrzeugen möglicherweise entstanden sein können.

5) Bei allen unter Beobachtung der vor- und nachstehenden Bestimmungen der Gesellschaft zur Beförderung übergebenen Güter haftet dieselbe für deren Ablieferung in äußerlich unbeschädigtem und trockenem Zustande, übernimmt jedoch keine Garantie für den Inhalt der Kolli. Gewichtsdefekte werden nur in so weit vergütet, als sich beim Nachwiegen auf dem Ankunftsbahnhofe eine Differenz von mehr als 1 Prozent bei trockenen und mehr als 2 Prozent bei nassen Waaren herausstellen sollte. Beträgt z. B. der Gewichtsverlust 2½ Prozent, so wird bei trockenen Waaren 1½ Prozent, bei nassen ½ Prozent vergütet.

Bei gährenden Flüssigkeiten findet gar keine Garantie Statt.

Vor Empfangnahme der Waaren müssen desfallsige Erinnerungen angebracht werden.

6) Für Brandbeschädigungen wird nur der durch Fakturen und andere glaubwürdige Dokumente, welche die Gesellschaft verlangen möchte, zu erweisende wirkliche Werth der verunglückten Waaren, und zwar nur bis auf Höhe von durchschnittlich 50 Thlr. pro Zentner vergütet, wenn der Werth diesen Satz auch übersteigen sollte. Gerettete, unbeschädigte Kollis bleiben bei Ermittelung der Entschädigung ganz unberücksichtigt, und für beschädigte Güter in geretteten Kollis wird die Entschädigung pro rata des wirklichen Werthes geleistet, in so fern derselbe nicht 50 Thlr. übersteigt.

7) Die Frachtpreise für die auf der Bahn zu befördernden Güter sind folgende:

Für einen Zentner aller nachstehend nicht ausdrücklich ausgenommenen Gegenstände als Regel 1½ Sgr. pro Station.

Ausnahmen.

1¼ Sgr. pro Station für Alaun, Baumwolle, Blei, Braunroth, Braunstein, Eisen, inbegriffen grobe Guß- und Schmiedewaaren, Eisenblech, Erze, Essig, Bau-, Brenn-, Blau-, Gelb-, Nutz-, Pock- und Cedernholz, Mahagoni in Blöcken, Getreide, Raps, Erbsen, Wicken, Bohnen, Linsen, Glätte, Harz, Heringe, Honig, japanische Erde, Kreide, Kartoffeln, Knochen, Knochenschwärze, Kupfer in Blöcken, Drucklettern, Mennige, Oelkuchen, Salz, Schmack, Schwefel, Soda, Syrup, rohen Stahl, Steine, Steinkohlen, Theer, Thon, Töpferwaaren, Vitriol, Schwefelsäure, getrocknete Südfrüchte, Zinn und Zink in Blöcken.

2 Sgr. pro Station für Drucksachen, Fische, Häute, Holz- und kurze Waaren, Kupferstiche, Matten, Manufakturwaaren in Seide, Baumwolle, Wolle und Leinen, Rind- und Pferdehaare, Schweineborsten, frische Südfrüchte, Thee, Wild, Cigarren.

2½ Sgr. pro Station für Betten, Federn, Hopfen, Karden, Watten, Wolle, Uhren, Hüte und Mützen, Korkholz und Korke.

4 Sgr. pro Station für Bilder in Rahmen, Instrumente, Möbel und Spiegel.

8) Wer im Laufe eines Jahres bedeutende Güterversendungen mit der Eisenbahn beabsichtigt, und zwar von Endstation zu Endstation, hat sich schriftlich an die Direktion zu wenden, damit ihm alle diejenigen Versendungen, welche dem Normal-Frachtsatze von 9 Sgr. pro Zentner und darüber unterworfen sind, in ein dazu bestimmtes Kontobuch eingetragen werden. Am Schlusse jedes Kalenderjahres wird demselben dann eine Vergütung

von 5 Prozent bei einem Quantum von 2000 bis 10000 Zentner,
von 10 Prozent bei einem Quantum über 10000 bis 20000 Zentner,
von 15 Prozent bei einem Quantum über 20000 Zentner

berechnet und gezahlt.

Um auch denjenigen Absendern, welche nicht so bedeutende Quantitäten zu expediren haben, die Versendung auf der Bahn zu erleichtern, werden in dem Zeitraum vom 15. März bis den 1. Dezember jeden Jahres alle mit 9 Sgr. pro Zentner tarifirten Waaren, bei einem Quantum von 70 Zentner, von Endstation zu Endstation mit 7½ Sgr. pro Zentner befördert.

9) Die Verwiegung geschieht nur nach preußischem Handelsgewicht, den Zentner zu 110 Pfund. Bei Güterversendungen bis zu 5 Ztr. erfolgt die Gewichtsberechnung nach viertel Zentnern, so daß jedes die viertel Zentner übersteigende Gewicht für einen viertel Zentner gerechnet wird; jedoch wird als niedrigster Frachtsatz überhaupt 1 Sgr. angenommen und unter diesem Werthe nichts berechnet. Von 5 Ztr. an wird Uebergewicht bis gegen einen halben Zentner nicht beachtet und von einem halben Zentner an für einen vollen Zentner bezahlt.

Bei der Frachtberechnung überschießende Pfennige werden unter 6 Pf. gar nicht, über 6 Pf. für einen vollen Silbergroschen gerechnet, so daß die Berechnung nur nach vollen und halben Silbergroschen erfolgt.

Für folgende Gegenstände wird ohne Verwiegung ein Normalsatz angenommen und darnach die Fracht berechnet.

| | | |
|---|---|---|
| Ein Oxhoft mit Flüssigkeiten jeder Art . . . . . | 5 | Ztr. |
| Eine Tonne Bier (100 Quart) . . . . . . . . . | 2½ | „ |
| Eine Tonne Heringe . . . . . . . . . . . . | 3 | „ |
| Eine Tonne Leinsaat . . . . . . . . . . . . | 2 | „ |
| Ein Wispel Weizen oder Kartoffeln . . . . . . | 20 | „ |
| Ein Wispel Bohnen, Erbsen, Linsen, Roggen, Raps, Wicken . . . . . . . . . . . . . . . . | 18 | „ |
| Ein Wispel Gerste . . . . . . . . . . . . . | 16 | „ |
| Ein Wispel Hafer . . . . . . . . . . . . . | 12 | „ |
| Eine Klafter Kiefern-, Elsen- und Birken-Knüppelholz | 20 | „ |
| Eine Klafter Buchen- und Eichen-Knüppel- und Kiefern- und Elsen-Klobenholz . . . . . . . . . | 25 | „ |

Eine Klafter Birken-Klobenholz . . . . . . . . . 30 Ztr.
Eine Klafter Buchen- und Eichen-Klobenholz . . . 36 „

10) Getreide kann nur in unbeschädigten Säcken angenommen werden.

11) Diejenigen Personen, an welche Güter adressirt sind, werden von deren Ankunft auf den Zwischenstationen benachrichtigt.

Für Berlin und Stettin ist dagegen die Einrichtung getroffen, daß die ankommenden Güter von den dortigen Bahnhöfen bis vor die Häuser der Empfänger gebracht werden, und zwar in Berlin gegen eine Vergütung von 1 Sgr. pro Zentner, wenn das Gut 10 Ztr. nicht übersteigt, von 9 Pf. pro Zentner bei Quantitäten von 10 bis 50 Ztr., von 6 Pf. pro Zentner bei Quantitäten über 50 Ztr. und von 8 Sgr. pro Wispel Getreide; in Stettin gegen eine Vergütung von 1 Sgr. pro Zentner bei Quantitäten bis 5 Ztr. inkl., von 9 Pf pro Zentner bei Quantitäten bis zu 30 Ztr. inkl., von 6 Pf. pro Zentner bei Quantitäten über 30 Ztr. und von 6 Sgr. pro Wispel Getreide. Diejenigen Empfänger, die von dieser Einrichtung keinen Gebrauch machen und die Güter durch eigenes Fuhrwerk abholen lassen wollen, haben dies ein für alle Mal den betreffenden Expeditionen anzuzeigen. Auf geschehene Anmeldung werden in Berlin und Stettin auch die zur Versendung bestimmten Güter gegen die vorgedachte Vergütung aus den Häusern abgeholt werden.

12) Die Güter werden von 7 Uhr Morgens bis 12 Uhr Mittags und von 2 bis 7 Uhr Nachmittags in den Güter-Expeditionen angenommen; die Versendung derselben richtet sich nach der Zeit der Ablieferung und dem Abgange der Güterzüge, und werden bis 2 Stunden vor Abgang derselben mit dem nächsten Zuge expedirt, wenn nämlich die Anmeldung bei Quantitäten über 20 Ztr. und bei Gütern, die schwierig zu verladen sind, z. B. Wollsäcken u. s. w., Tages zuvor geschehen und die Frachtbriefe und Verpackungen gehörig geordnet sind.

Die Annahme und Ausgabe von Gütern erfolgt an Sonn- und Festtagen nur in den Vormittagsstunden.

13) Die Ablieferung der Güter geschieht nur gegen Bezahlung des Frachtgeldes, etwaiger darauf haftender Vorschüsse und gegen Ausstellung einer Empfangsbescheinigung.

14) Lagern Güter länger als 48 Stunden durch Schuld des Empfängers auf den Bahnhöfen, so ist pro Zentner und Tag 1 Sgr. Lagerzins zu entrichten. Auch fällt in diesem Falle jede Garantie der Gesellschaft fort.

15) Nachzunehmende Frachtbeträge und Spesen werden nur nach Maaßgabe des Werthes der aufgegebenen Güter bezahlt. Die Provision für solche Nachnahme ist ½ Sgr. pro Thaler, und das Minimum solcher Provision im Ganzen 1 Sgr.

Die Einziehung und Auszahlung der nachgenommenen Spesen ist jedoch lediglich Sache der Güter-Expeditionen.

Die Spedition der Güter vom Bahnhofe in Berlin nach den anderen Bahnhöfen erfolgt Seitens der Eisenbahn-Gesellschaft durch die Güter-Expeditionen franko, ohne Berechnung von Spesen.

k. Verzinsung, Dividende.

Die statutenmäßigen Zinsen sämmtlicher Aktien sind 4 Prozent; eine Dividende ist bis jetzt noch nicht gezahlt worden. — Für einen Theil der Aktien haben, wie im geschichtlichen Abschnitt erwähnt ist, die pommerschen Landstände eine Garantie für 4 Prozent auf 6 Jahre nach Eröffnung des Betriebes bewilligt.

l. Personen-Frequenz.

| Monat. | 1842. Personen. | 1843. Personen. | 1844. Personen. |
|---|---|---|---|
| Januar | — | 10107 | 15619 |
| Februar | — | 9797 | 13697 |
| März | — | 11921 | 16331 |
| April | — | 15503 | 23753 |
| Mai | — | 15689 | 30133 |
| Juni | — | 24574 | 28150 |
| Juli | — | 24870 | |
| August | 22535 | 28208 | |
| September | 14414 | 29542 | |
| Oktober | 11854 | 23243 | |
| November | 8972 | 17630 | |
| Dezember | 12135 | 18850 | |

In dem Zeitraume vom 1. August 1842 bis 30. April 1843 wurden befördert:

| | I. Klasse. Personen. | II. Klasse. Personen. | III. Klasse. Personen. |
|---|---|---|---|
| Von Berlin nach Bernau | 26 | 646 | 7089 |
| „ „ „ Neustadt | 660 | 8458 | 23014 |
| „ „ „ Angermünde | 598 | 4280 | 8131 |
| „ Bernau nach Neustadt | 11 | 254 | 2011 |
| „ „ „ Angermünde | 10 | 54 | 297 |
| „ „ „ Berlin | 56 | 868 | 7224 |
| „ Neustadt nach Bernau | 51 | 162 | 1874 |
| „ „ „ Berlin | 623 | 8964 | 23748 |
| „ „ „ Angermünde | 44 | 420 | 2129 |
| „ Angermünde nach Neustadt | 38 | 427 | 2153 |
| „ „ „ Bernau | 18 | 78 | 343 |
| „ „ „ Berlin | 550 | 4237 | 8097 |
| Zusammen | 2685 | 28443 | 86110 |

im Ganzen mithin 117238 Personen, wofür, einschließlich des Uebergewichts an Passagiergepäck, eine Einnahme von 69081 Thlr. 17 Sgr. 6 Pf. Statt gefunden hat. Es stellt sich hiernach heraus, daß die Anzahl der beförderten Personen im Durchschnitt jeden Tag 429 betragen hat.

Aus obiger Zusammenstellung ergiebt sich, daß die dritte Wagenklasse am häufigsten und die erste am wenigsten besetzt gewesen ist. Das Verhältniß der in den verschiedenen Wagenklassen beförderten Personen stellt sich wie folgt:

in der I. Wagenklasse zur II. wie 1 : 10,59,
„ „ I. „ „ III. „ 1 : 32,07, und
„ „ II. „ „ III. „ 1 : 3,03.

Für die Zeit vom 1. August bis zum 15. November 1842, wo die Bahn von Berlin bis Neustadt benutzt wurde, hatte eine Frequenz von 52743 Personen Statt, und bei einer Einnahme von 26845 Thlr. 22 Sgr. 6 Pf. betrug die Einnahme für jede einzelne Person 15 Sgr. 3,2 Pf.

In dem Zeitraume vom 16. November 1842 bis zum 20. April 1843, wo die Bahn auf die Hälfte ihrer Länge, bis Angermünde, befahren wurde, stellte sich die Frequenz auf 64495 Personen, die Einnahme dafür auf 42255 Thlr. 25 Sgr., und mithin die durchschnittliche Einnahme für jede Person zu 19 Sgr. 7,7 Pf.

Vom 1. Mai bis 15. August 1843 wurden auf der Bahn befördert:

| | I. Klasse. Personen. | II. Klasse. Personen. | III. Klasse. Personen. |
|---|---|---|---|
| Von Berlin nach Bernau . . | 15 | 368 | 4363 |
| „ „ „ Neustadt . . | 258 | 5359 | 14672 |
| „ „ „ Angermünde . | 605 | 5212 | 8179 |
| „ Bernau nach Neustadt . . | 15 | 94 | 971 |
| „ „ „ Angermünde . | 4 | 42 | 237 |
| „ „ „ Berlin . . | 15 | 352 | 4245 |
| „ Neustadt nach Bernau . . | 39 | 79 | 936 |
| „ „ „ Berlin . . | 189 | 3469 | 7784 |
| „ „ „ Angermünde | 38 | 583 | 2197 |
| „ Angermünde nach Neustadt | 41 | 542 | 1774 |
| „ „ „ Bernau . | 4 | 36 | 348 |
| „ „ „ Berlin . | 464 | 5056 | 8253 |
| Zusammen . | 1690 | 21192 | 53959 |

im Ganzen also 76841 Personen, wofür (einschließlich des Transports der Equipagen und der Extrazüge) 49531 Thlr. 11 Sgr. eingenommen sind; im Durchschnitt wurden mithin jeden Tag 718 Personen befördert.

In dem Zeitraume vom 16. August 1843 (dem Eröffnungstage der ganzen Bahn von Berlin bis Stettin) bis 30. April 1844 benutzten die Bahn:

| | I. Klasse. Personen. | II. Klasse. Personen. | III. Klasse. Personen. |
|---|---|---|---|
| Von Berlin . nach den verschied. Stationen | 1231 | 18103 | 47447 |
| „ Bernau . „ „ „ „ | 83 | 1604 | 10612 |
| „ Neustadt . „ „ „ „ | 233 | 6235 | 20976 |
| „ Angermünde „ „ „ „ | 306 | 3118 | 12166 |
| „ Passow . „ „ „ „ | 152 | 3103 | 6716 |
| „ Tantow . „ „ „ „ | 62 | 1846 | 5199 |
| „ Stettin . „ „ „ „ | 843 | 10825 | 22753 |
| Zusammen . | 2910 | 44834 | 125869 |

Digitized by Google

Es sind also im obigen Zeitraume befördert worden 173613 Personen, wofür (einschließlich der Extrazüge) die Einnahme 160221 Thlr. 14 Sgr. 10 Pf. betrug. Während der theilweisen Benutzung der Bahn von Berlin bis Neustadt und Angermünde, in der Zeit vom 1. August 1842 bis 15. August 1843, benutzten die Bahn 192067 Personen, mithin täglich im Durchschnitt $505\frac{167}{380}$. Seit Eröffnung des Betriebes auf der Strecke Berlin-Stettin sind dagegen durchschnittlich täglich $670\frac{83}{259}$ Personen gefahren. Die Eröffnung der ganzen Bahn bis Stettin hat daher auf die Vermehrung der Frequenz einen ansehnlichen Einfluß geübt.

In dem Zeitraum, in welchem die Bahn auf der Strecke Berlin-Neustadt benutzt wurde, betrug die durchschnittliche Einnahme für jede einzelne Person 15 Sgr. 3,2 Pf. Diese Einnahme erhöhte sich für die Zeit der Benutzung der halben Strecke, Berlin-Angermünde, auf 19 Sgr. 2,9 Pf., und nach Vollendung der ganzen Bahn bis Stettin auf 27 Sgr. 6,8 Pf.

Das Verhältniß, in welchem die verschiedenen Wagenklassen benutzt worden sind, ist seit Eröffnung der Bahn bis Stettin

| | | |
|---|---|---|
| in der ersten zur zweiten | Wagenklasse | = 1 : 15,4 |
| " " " " dritten | " | = 1 : 43,3 |
| " " zweiten " dritten | " | = 1 : 2,8. |

Es ergiebt sich daraus nur eine geringe Vermehrung in Benutzung der zweiten Wagenklasse, wogegen die Benutzung der ersten Klasse sich vermindert hat.

m. Güter-Frequenz.

Bei der Eröffnung der Bahnstrecke von Berlin bis Neustadt waren noch nicht die nöthigen Transportmittel vorhanden, um den Güterverkehr einzuleiten, und es wurden demnach nur kleine Quantitäten von Frachtgütern als Eilgut angenommen. Nach der Eröffnung der Bahnstrecke bis Angermünde, und zwar vom 12. Dezember 1842 ab, sah man nach Beschaffung der nöthigen Transportmittel sich in den Stand gesetzt, einen besonderen Güterzug einzurichten und Frachtgut ohne Ausnahme zu befördern. Die Menge der seit Eröffnung der Bahn transportirten Güter ergiebt sich aus Folgendem: Es sind

| | Ord. Fracht. | Eilfracht. |
|---|---|---|
| 1842 im August . . . | 50 Ztr. — Pfd. | 1071 Ztr. 52 Pfd. |
| " " September . . | 195 " 16 " | 1701 " — " |
| " " Oktober . . | 2038 " 64 " | 1675 " 78 " |
| " " November . . | 6151 " 41 " | 1821 " 95 " |
| " " Dezember . . | 20650 " 80 " | 993 " 27 " |
| 1843 " Januar . . | 23736 " 13 " | 427 " 74 " |
| " " Februar . . | 19447 " 77 " | 477 " 2 " |
| " " März . . . | 27149 " 2 " | 635 " 95 " |
| " " April . . . | 27206 " 11 " | 932 " 8 " |
| um 30. April 1843 | 126624 Ztr. 84 Pfd. | 9735 Ztr. 101 Pfd. |

136360 Ztr. 75 Pfd.

befördert worden, wofür sich die Einnahme auf 17639 Thlr. 1 Sgr. 6 Pf. belief; der Zentner hat daher durchschnittlich eingebracht 3 Sgr. 10½ Pf.

Mit der Eröffnung der ganzen Bahn bis Stettin fand indessen, weil die Einrichtungen auf dem Stettiner Bahnhofe noch nicht vollständig getroffen waren, die Eröffnung des Güterverkehrs noch nicht Statt, und wurde vielmehr noch einen Monat, und zwar bis zum 15. September 1843, ausgesetzt, von welchem Tage ab besondere Güterzüge zwischen Berlin und Stettin eingerichtet sind.

Die Menge der seit dem 1. Mai bis zum 15. September 1843 zwischen Berlin und Angermünde transportirten Güter ergiebt sich aus Folgendem:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Monat Mai . | 37330 Ztr. | 38 Pfd. | Einnahme | 3805 Thlr. | 16 Sgr. | 5 Pf. |
| „ Juni . | 30937 „ | 92 „ | „ | 3158 „ | 8 „ | — „ |
| „ Juli . . | 28334 „ | 92 „ | „ | 2686 „ | 16 „ | 3 „ |
| „ August . | 22201 „ | 100 „ | „ | 3623 „ | 10 „ | 7 „ |
| 1—15. Septbr. | 14032 „ | 60 „ | „ | 3540 „ | 28 „ | 10 „ |
| | 132837 Ztr. | 52 Pfd. | Einnahme | 16814 Thlr. | 20 Sgr. | 1 Pf. |

Für den Zentner sind also 3 Sgr. 9,56 Pf. eingenommen.

In dem Zeitraume vom 16. September pr. bis ult. April c. sind zwischen Berlin und Stettin befördert:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 16—30. Septbr. 43 | 17898 Ztr. | 68 Pfd. | Einnahme | 4449 Thlr. | 16 Sgr. | 11 Pf. |
| Oktober 43 . . | 48936 „ | 42 „ | „ | 11227 „ | 23 „ | 2 „ |
| November 43 . | 59006 „ | 100 „ | „ | 11153 „ | 8 „ | 4 „ |
| Dezember 43 . . | 59945 „ | 82 „ | „ | 11485 „ | 6 „ | — „ |
| Januar 44 . . | 63091 „ | 28 „ | „ | 10353 „ | 10 „ | 2 „ |
| Februar 44 . . | 55494 „ | 17 „ | „ | 9531 „ | 15 „ | 2 „ |
| März 44 . . . | 55812 „ | 32 „ | „ | 10454 „ | 25 „ | 7 „ |
| April 44 . . . | 58892 „ | 87 „ | „ | 10883 „ | 16 „ | — „ |
| | 419078 Ztr. | 16 Pfd. | Einnahme | 79539 Thlr. | 1 Sgr. | 4 Pf. |

inkl. Passagiergepäck, Equipagen und Vieh. Es sind demnach für den Zentner 5 Sgr. 8,33 Pf. eingenommen, und es hat somit die Vollendung der Bahn bis Stettin gleichfalls einen günstigen Einfluß auf den Güterverkehr ausgeübt, sowohl hinsichts der Menge der beförderten Güter, als der Höhe der dafür eingenommenen Fracht.

Da der niedrigste Frachtsatz 7 Sgr. 6 Pf. pro Zentner für die ganze Strecke ist, so ergiebt sich aus Obigem ferner, wie bedeutend auf der Bahn der Zwischenverkehr ist.

Im Monat Mai 1844 war die Frequenz 52512 Ztr. 54 Pfd., die Einnahme dafür 9333 Thlr. 15 Sgr. 6 Pf.; im Juni 57713 Ztr. 9 Pfd., Einnahme 11993 Thlr. 20 Sgr. 6 Pf.

Zum Schlusse der Beschreibung dieser Bahn führen wir noch aus dem Berichte des Direktoriums vom 15. Mai 1844 folgende Stelle an:

„Indessen ist der Betrieb auf der Strecke Berlin-Stettin noch zu kurze Zeit im Gange, um schon aus den voraufgeführten Zahlenverhältnissen die Ergebnisse desselben gehörig zu würdigen. Bei der Personenfrequenz sind die

für dieselbe gerade günstigsten Monate Mai, Juni, Juli und die Hälfte des Monates August, von denen wir uns bei den vermehrten Dampfschifffahrts-Verbindungen zuverlässig sehr günstige Resultate versprechen können, noch nicht zur Berücksichtigung gekommen, und bei dem Güterverkehr ist nur eine allmählige Steigerung zu erwarten, auf den Zwischenstationen namentlich, wo ein großer Theil der ländlichen Erzeugnisse der Bahn zufallen wird, sobald die Grundbesitzer sich mehr und mehr überzeugt haben werden, daß der Transport auf der Bahn billiger als mit eigenem Gespann bewirkt werden kann, und demgemäß Einrichtung in ihrer Wirthschaft getroffen, d. h. einen Theil ihrer Pferde und die Marktfuhren zur Stadt abgeschafft haben werden. In gleicher Weise wird sich aber auch der Gütertransport zwischen den Hauptstationen insbesondere in dem Maaße vermehren, in welchem das Publikum sich gewöhnt, sich nicht mehr der Vermittelung der Spediteure zu bedienen, sondern sich damit an die Eisenbahnverwaltungen wegen Beförderung von Frachtgütern zu wenden. Dies wird aber jedenfalls geschehen, weil mit gewöhnlichen Frachtfuhren nicht zu so billigen Sätzen als mit der Eisenbahn befördert werden kann — und wenn von Einzelnen auch der Versuch einer solchen Konkurrenz gemacht werden sollte, dieser doch wegen der für die Unternehmer nothwendig daraus erwachsenden Nachtheile bald eingestellt werden wird — das Publikum gewiß seinen Vortheil erkennen und die billigste Transportart wählen wird, insbesondere, wenn sich unsere bei der Expedition der Güter angestellten Beamten mehr in das Geschäft werden hineingearbeitet haben und dem Publikum durch gute und prompte Beförderung die Benutzung unserer Bahn noch annehmlicher gemacht werden wird."

## 23. Stettin-Stargarder Eisenbahn.

Die Berlin-Stettiner Eisenbahn war jedenfalls dazu bestimmt, den Verkehr von Danzig und dem nördlichen Theile von Westpreußen, so wie von Ostpreußen, auf Berlin, an sich zu ziehen. So äußerst wichtig diese Rücksicht auch ist, indem die von dorther kommenden Personen und Güter die Bahn in ihrer ganzen Länge benutzen und daher wesentlich zur angemessenen Verzinsung des Anlagekapitals beitragen, eben so gewiß war es, daß letztere dann für die Berlin-Stettiner Bahn verloren ginge, wenn eine Eisenbahn von Berlin nach Königsberg gebaut und nicht über Stettin geführt würde. Dieser Verlust mußte um so fühlbarer werden, weil auch ein großer Theil des Verkehrs von Hinterpommern sich an die etwa durch Westpreußen zu führende Bahn anschließen und nicht über Stettin gehen würde. Um daher diesem drohenden Verluste möglichst vorzubeugen, gab es nur ein Mittel, und dies bestand darin, den Bau der Eisenbahn von Stettin nach Königsberg am zweckmäßigsten durch eine Verlängerung der Berlin-Stettiner Eisenbahn von Stettin bis Stargard, da dieser Ort bei einer Weiterführung von Stettin aus jedenfalls berührt werden mußte, vorzubereiten.

Die erste Idee hierzu wurde in der General-Versammlung der Aktionäre der Berlin-Stettiner Eisenbahn am 26. Mai 1842 durch das Direkto-

rium der Gesellschaft, auf Antrag des Wegebau-Inspektors Neuhaus, angeregt und dabei zugleich ein darauf bezügliches Reskript der Ministerien des Königl. Hauses und der Finanzen vorgelegt. Das Projekt wurde mit reger Theilnahme aufgenommen, und es erfolgte über diesen Gegenstand die Erklärung dahin:

„die General-Versammlung erkenne den Nutzen, den diese Anlage auf ihr jetziges Unternehmen haben würde, und insbesondere die Wichtigkeit an, welche bei Erfüllung der daran geknüpften Hoffnungen daraus in der Folge für die Provinz, die Stadt und die Bahn hervorgehen dürfte, und sei deshalb bereit, für das Gedeihen dieses Planes nach Kräften zu wirken, und wenn derselbe zu Stande komme, für dessen Förderung jede mit ihrem Interesse irgend vereinbare Unterstützung und Erleichterung zu gewähren. Bevor sie jedoch im Stande sei, darüber irgend einen Beschluß zu fassen, eine besondere Bewilligung machen oder eine Verbindung dieser oder jener Art mit ihrem jetzigen Unternehmen aussprechen zu können, würde es nöthig sein, daß der Plan bestimmter ausgeführt, die Vorarbeiten der Vermessung und Veranschlagung gemacht, und die Mittel der Ausführung dargestellt würden.

Deshalb wünsche sie, daß das Direktorium sich dem unterziehen möge, die Einleitungen hierzu zu machen, namentlich bei den hohen Staatsbehörden die Veranlassung der Vorarbeiten oder Bewilligung der Kosten dafür, welche neuerdings, dem Verlauten nach, in gleichen Fällen zugestanden ist, zu erbitten, und demnächst den so gereiften Plan der Gesellschaft vorzulegen."

Vom Direktorium wurden nun bei den Staatsbehörden die Anträge um Ermittelung der geeignetsten Bahnlinie, um Nivellirung, Vermessung und Veranschlagung der Bauausführung gemacht, worauf diese Arbeiten auch auf Staatskosten ausgeführt wurden. Durch Vermittelung des Ober-Präsidenten v. Bonin wurde dem Könige die Bitte vorgetragen, außer der schon früher der Gesellschaft bewilligten unentgeltlichen Ueberlassung des Bodens für die Bahn auf dem Karolinenhorst'schen Torfmoore, und außer dem der Gesellschaft zugesicherten Antheil an der durch die Eisenbahn zwischen Stettin und Stargard herbeigeführten höheren Einnahme von dem Verkaufe des Torfes, noch die unentgeltliche Hergabe des auf dem Bahntraktus belegenen und für denselben erforderlichen Forstterrains und eine günstigere Berechnungsweise bei dem Antheil an Torfabsatz zuzugestehen. Beides wurde durch Allerhöchste Kabinets-Ordre vom 24. Mai 1843 bewilligt.

Das Direktorium beantragte ferner bei den Städten Stettin und Stargard die unentgeltliche Ueberlassung des Stadtfundus, bekam jedoch hierauf eine abschlägige Antwort. Es machte dem Kommunal-Landtage von dem Projekte für diese Bahn Mittheilung und erhielt die Erklärung zurück, daß er wünsche, diesem Unternehmen förderlich zu sein, und daher die Gesellschaft, in Beziehung auf die von der Provinz übernommene Gewähr für die Zinsen eines Theiles der Aktien, eine zufriedenstellende Vermittelung zu erwarten habe.

Die Kosten der Bahn von Stettin nach Stargard waren auf etwa 1,100000 Thlr. und die spezielle Rentabilität derselben auf 4½ Prozent veranschlagt. —

In der am 27. Mai 1843 gehaltenen General-Versammlung wurde Seitens des Direktoriums der Antrag gestellt:

„daß die Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft die Anlage einer Eisenbahn von Stettin nach Stargard in das bisherige Unternehmen mit aufnehmen und zur Ausführung dieser Bahn eine Summe von 1,100000 Thaler bewilligen möge, daß mithin die Eisenbahn von Stettin nach Stargard als ein integrirender Theil der Berlin-Stettiner Eisenbahn fortan angesehen werden solle.“

Die hierüber vorgenommene Abstimmung ergab 299 bejahende gegen 41 verneinende Stimmen, so daß also der Antrag, obgleich ¾ der Stimmen dafür sein mußten, mit entschiedener Majorität als angenommen zu erachten war.

In Folge dieses Beschlusses beauftragte die Versammlung das Direktorium sofort, mit den Einleitungen zur Ausführung des Baues der Eisenbahn von Stettin nach Stargard vorzuschreiten und mit Zugrundelegung des entworfenen Anschlages den Bau der Bahn in möglichst kürzester Zeit zu bewirken. Da nun noch zum völligen Ausbau der Berlin-Stettiner Eisenbahn und der dazu gehörigen Betriebsmittel 300000 Thlr. und für außerordentliche Fälle 100000 Thlr. nöthig waren, so wurde in dieser Beziehung beschlossen:

1) daß 1,500000 Thlr. Berlin-Stettiner Eisenbahn-Aktien Litt. A zu den vorstehend bemerkten Zwecken kreirt werden sollen;
2) daß auf Höhe von 1,362000 Thlr. jedem Aktionär frei stehen sollte, 50 Prozent seines Aktien-Kapitals zu zeichnen und zu dem Pari-Kourse entgegen zu nehmen;
3) daß über den Ueberrest von 138000 Thlr. und über das, was etwa durch freiwillige Aktienzeichnungen nicht aufgebracht würde, zum Vortheil der ganzen Gesellschaft disponirt werden solle:
4) daß die hierauf bezüglichen und sonstigen speziellen Modalitäten, wie bei dieser Emittirung der Aktien zu verfahren, mit Ausnahme des Punkts ad 3 dem Direktorium, die Ausführung der Maaßregel ad 3 aber dem Direktorium mit Genehmigung des Verwaltungsraths überlassen bleiben solle.

Die Allerhöchste Bestätigungsurkunde des Nachtrages zu den Statuten der Berlin-Stettiner Eisenbahn erfolgte hierauf am 26. Januar 1844 und lautete wie folgt:

„Nachdem die zunächst zur Errichtung einer Eisenbahn von Berlin nach Stettin zusammengetretene, unterm 12. Oktober 1840 von Uns bestätigte Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft in der General-Versammlung v. 26. Mai v. J. die Anlage einer Zweigbahn von Stettin nach Stargard, als eines integrirenden Theils ihres bisherigen Unternehmens, so wie die Erhöhung des ursprünglich zu 2,724000 Thlr. angenommenen Aktienkapitals um den Betrag von 1,500000 Thlr. beschlossen hat, wollen Wir hierdurch sowohl zur Anlage

der obengedachten Eisenbahn von Stettin nach Stargard, als auch zu der vorerwähnten Erhöhung des Aktienkapitals Unsere landesherrliche Genehmigung ertheilen und den anliegenden, auf Grund der in der General-Versammlung vom 26. Mai v. J. gefaßten Beschlüsse ausgefertigten Nachtrag zu den Statuten der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft in allen Punkten bestätigen. Zugleich bestimmen Wir, daß die in dem Gesetze über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 ergangenen allgemeinen Vorschriften, namentlich diejenigen über die Expropriation, auch auf das obengedachte Unternehmen einer Zweigbahn von Stettin nach Stargard Anwendung finden sollen."

Der Nachtrag enthält die oben erwähnten, in der General-Versammlung vom 26. Mai 1843 gefaßten Beschlüsse.

Bei der hierauf eröffneten Aktienzeichnung wurden von den Aktionären nur 1,269000 Thlr. gezeichnet, weshalb der Gesellschaftskasse statt 138000 Thlr. 231000 Thlr. verblieben, welche vom Direktorium, mit Genehmigung des Verwaltungsrathes, zum Kourse von resp. 129½ bis 137 Prozent verkauft wurden. Der reine Gewinn, welcher der Gesellschaft auf diese Weise durch den hohen Kours der Aktien zugeflossen ist, beläuft sich auf 76205 Thlr. 18 Sgr.

Während dieser Zeit war dem Finanz-Ministerium der Bauplan für diese Zweigbahn vorgelegt und die Strecke zwischen Damm und Stargard definitiv genehmigt worden.

Die Königl. Regierung zu Stettin hatte im Laufe des Sommers 1843 sowohl das Terrain in der Königlichen Friedrichswalder Forst, als auch im Karolinenhorster Torfmoor, soweit dasselbe zum Bau der Bahn in Anspruch genommen wird, unentgeltlich überweisen und innerhalb der Forst die Bahnlinie in der gehörigen Breite abholzen lassen. Da nun auch ein großer Theil der Privat-Grundbesitzer, in Folge der eingeleiteten Verhandlungen, das Terrain zum Bau der Bahn abgetreten hatte, so konnte mit der Bauausführung im Herbste 1843 selbst vorgegangen werden, besonders auch aus dem Grunde, um die bei dem Bau der Hauptbahn entbehrlich gewordenen Arbeiter sofort wieder angemessen zu beschäftigen. — Außer den Erdarbeiten wurden aber auch zugleich die nöthigen Anstalten getroffen, um die Steine zum Bau der Brücken und den Kies für die Bettung des Bahngestänges heran zu schaffen.

Für die Strecke von Stettin bis Damm wurde die Genehmigung des Bauprojektes nicht ertheilt. Nachdem jedoch durch eine gemischte Kommission darüber verhandelt worden, welche Modifikationen gegen das ursprüngliche Bauprojekt in fortifikatorischer Beziehung eintreten müssen, demgemäß das Bauprojekt umgearbeitet und dem Kriegs-Minister vorgelegt ist, steht zu hoffen, daß bald die definitive Genehmigung auch für die Baulinie auf dieser Strecke erfolgen wird.

Da, wo auf der Strecke zwischen Damm und Stargard die betreffenden Grundbesitzer sich zur Abtretung des Terrains nur gegen Bewilligung übermäßiger Preise verstehen wollten, ist die Direktion von ferneren Unterhand-

lungen zurückgetreten, indem sie es vorgezogen hat, jene Erwerbungen im Wege des Expropriationsverfahrens zu erreichen, und sind der Königl. Regierung zu Stettin bereits alle Vorlagen hierzu überreicht worden.

Durch diese Entschließung, den Grunderwerb auf diesem Wege zu gewinnen, ist zwar dem Fortschritt der Bauarbeiten zwischen Damm und Stargard eine Hemmung angelegt, weil viele Besitzer die Arbeiten auf ihrem Fundus ohne zuvorige Entschädigung nicht gestatten wollten; in Betracht dessen aber, daß die Gesellschaft noch nicht im Besitze der Genehmigung des Bauprojektes zwischen Stettin und Damm sich befindet, hier also auch außer einigen Rammarbeiten eigentlich nichts zu unternehmen im Stande gewesen ist, der Bau dieser Strecke aber den größten Zeitaufwand in Anspruch nehmen wird, so kann aus diesen Gründen die angedeutete Hemmung als kein Verlust betrachtet werden, vielmehr ist Hoffnung, durch das Expropriationsverfahren eine billigere Grunderwerbung als die im gütlichen Wege zu erlangen.

Unter solchen Umständen sind bis Ende Mai 1844 zwischen Damm und Stargard nachstehende Arbeiten ausgeführt worden:

- die Vollendung von 3600 laufenden Ruthen Planum;
- die nahe bevorstehende Vollendung von anderweiten 350 laufenden Ruthen Planum;
- die Herstellung von 2662 □Ruthen Rasenbekleidung auf den Dossirungen des Bahnkörpers;
- die Vollendung einer größeren und drei kleineren Brücken;
- die theilweise Vollendung zweier anderen Brücken;
- die Anlieferung folgender Baumaterialien an die bestimmten Bauplätze, als:
  - 300 Schachtruthen gesprengte Feldsteine zu den Brückenbauten;
  - 500 Tonnen Kalk;
  - 15000 Mauersteine;
  - sämmtliche Deckplatten zu den Durchlaßbauten;
  - 1300 Schachtruthen Kies zum Oberbau, während aus den aufgefundenen Kieslagern noch anderweite 500 Schachtruthen gefördert wurden;
  - 300 Schachtruthen gesprengte Feldsteine zu den Bahnhofsbauten und 350000 Mauersteine.

Auf der Strecke zwischen Stettin und Damm konnten aus den vorangeführten Gründen hauptsächlich nur Vorbereitungen zum Bau getroffen werden; diese sind jedoch so weit gediehen, daß mit dem Eintreffen der definitiven Genehmigung sogleich die Rammarbeiten weiter ausgedehnt und mit den Erdschüttungen vorgegangen werden kann. Als Vorbereitung zu den letztgedachten Leistungen ist bereits, außer den Interimsbrücken über die Oder und Parnitz, von Finkenwalde aus die Schüttung eines Interimsdammes in das Bruch bewirkt.

Der Bedarf des Bahnmaterials, bestehend in Schienen, Schwellen, Schienennägeln und Verbindungsplatten, ist zum Theil schon beschafft und die Lieferung des Fehlenden durch abgeschlossene Verträge gesichert. Die Schienenlieferungs-Verpflichtungen sind so gestellt, daß die Gesellschaft bis zum Herbste 1844 unter allen Umständen in den Besitz des ganzen in Rede stehenden Be-

dürfnisses gelangt. Der ganze Bau wird wahrscheinlich spätestens bis zum Herbste 1845 vollendet sein.

b. Richtung und Länge der Bahn.

Die Bahn beginnt auf dem Bahnhofe der Berlin-Stettiner Eisenbahn vor dem Schneckenthore bei Stettin, geht von da über das Oderbruch in die Nähe von Finkenwalde, auf welchem Wege sie die Oder, Parnitz, große und kleine Reglitz überschreitet. Von Finkenwalde zieht sich die Bahn nach Damm und geht von hier in einer geraden Linie bis in die Nähe Stargards, dem sie sich alsdann in einem großen Bogen nähert. Sie berührt hierbei die Dörfer Franzhausen, Augustwalde, und durchschneidet die Friedrichswalder Forst, so wie das Karolinenhorster Torfmoor.

Die Länge der ganzen Bahn wird etwa 5 Meilen betragen.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

Die veranschlagten, so wie die bis 30. April 1844 verausgabten Kosten ergeben sich aus nachstehender Zusammenstellung.

| Nr. der Anschlags-Titel. | Benennung der Arbeiten und Leistungen. | Nach dem Anschlage soll verausgabt werden. Thlr. | sg. | pf. | Bis zum 30. April 1844 ist verausgabt. Thlr. | sg. | pf. | Zur Vollendung des Baues wird erforderlich sein. Thlr. | sg. | pf. | Summa der Baukosten nach der Ausführung. Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Zur Stettin-Stargarder Eisenbahn.** | | | | | | | | | | | | |
| I. | Vorarbeiten | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| II. | Direktions- und Aufsichtskosten | 18280 | — | — | 4597 | 3 | 10 | 13682 | 26 | 2 | 18280 | — | — |
| III. | Grund- und Nutzungs-Entschädigung | 61450 | — | — | 212 | 14 | 4 | 61237 | 15 | 8 | 61450 | — | — |
| IV. | Erd-, Graben- und Ausradungsarbeit | 258570 | — | — | 37642 | 20 | — | 220927 | 10 | — | 258570 | — | — |
| V. | Befestigung der Böschungen | 5867 | — | — | 1648 | 22 | 9 | 4218 | 7 | 3 | 5867 | — | — |
| VI. | Unterirdische Strecken | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| VII. | Bau der Brücken und Durchlässe | 212334 | — | — | 53196 | 20 | 11 | 159137 | 9 | 1 | 212334 | — | — |
| VIII. | Befestigung des Planums | 22838 | — | — | 4250 | 17 | 6 | 18587 | 12 | 6 | 22838 | — | — |
| IX. | Herstellung des Bahngestänges | 225880 | — | — | 85897 | 9 | 11 | 139982 | 20 | 1 | 225880 | — | — |
| X. | Wegeübergänge | | | | 14 | 20 | — | | | | | | |
| XI. | Bewegliche Schienen, Drehscheiben u. s. w. | 13000 | — | — | 40 | 28 | — | 12944 | 12 | — | 13000 | — | — |
| XII. | Einfriedigung der Bahn | 7100 | — | — | — | — | — | 7100 | — | — | 7100 | — | — |
| XIII. | Gebäude | 69700 | — | — | 2221 | 6 | — | 67478 | 24 | — | 69700 | — | — |
| XIV. | Maschinen | 140980 | — | — | 12434 | 16 | 4 | 128545 | 13 | 8 | 140980 | — | — |
| XV. | Insgemein | 30000 | — | — | 1066 | 27 | 8 | 28933 | 2 | 4 | 30000 | — | — |
| XVI. | Rendantur | 2579 | — | — | 291 | 20 | — | 2287 | 10 | — | 2579 | — | — |
| XVII. | Zinsen des Anlage-Kapitals | 31422 | — | — | — | — | — | 31422 | — | — | 31422 | — | — |
| | Summa | 1,100000 | — | — | 203515 | 17 | 3 | 896484 | 12 | 9 | 1,100000 | — | — |

Die Durchschnittskosten einer Meile werden sich hiernach also auf 220000 Thaler stellen.

Eine Ueberschreitung dieser Kosten dürfte jedoch dadurch herbeigeführt werden, daß die Gesellschaft aus fortifikatorischem Interesse genöthigt worden ist, den für den Abfluß des Hochwassers der Oder als nothwendig ermittelten Fluthbrücken eine größere Längenausdehnung geben zu müssen, als für jenen Zweck erforderlich war und zur Zeit der Ausarbeitung des Entwurfes bei Ermittelung des Kostenpunktes in Anschlag gebracht werden konnte.

In Gemäßheit der Entscheidung des Kriegs-Ministeriums sind statt der in dem ursprünglichen Bauprojekte angenommenen Dammschüttung überhaupt 500 laufende Ruthen Holzunterbau (Bahnbrücke) herzustellen. Die durch diese Modifikation herbeigeführte Mehrausgabe wird, da die laufende Ruthe Holzbau 51,5 Thlr. mehr als die laufende Ruthe Dammschüttung kostet, im Ganzen 25750 Thlr. betragen.

d. Verschiedene Verhältnisse der Bahn.

Da die Bahn auf ganz ebenem Terrain fortläuft, so sind die Steigungsverhältnisse nur unbedeutend; ein Gleiches gilt von den Krümmungsverhältnissen, indem nur in der Nähe von Damm und Stargard Bogen mit sehr großen Halbmessern vorkommen. —

Bedeutende Bauwerke sind namentlich auf der Strecke von Stettin bis Damm im Oderbruch erforderlich, indem außer, daß ein Erddamm auf sehr sumpfigem Boden ausgeführt werden muß, noch bedeutende Haupt- und Fluthbrücken über die Oder, Parnitz, große und kleine Reglitz erbaut werden müssen.

## 24. Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Königsberg.

a. Geschichte dieses Projekts.

Nach der den ständischen Ausschüssen im Allerhöchsten Auftrage vorgelegten Denkschrift vom Oktober 1842 sollte:

„eine Eisenbahnverbindung, mit Benutzung einer der von Berlin zur Oder führenden Eisenbahnen, nach Königsberg geführt, unter Umständen auch bis zur russischen Grenze fortgesetzt und Danzig so wie Posen mit dieser Bahn durch Zweigbahnen verbunden werden."

Es kam nun darauf an, für diese ausgesprochene Hauptverbindung die nöthigen technischen Ermittelungen jenseits der Oder sofort vorzunehmen, um dadurch die Entscheidung vorzubereiten, welche Richtung am zweckmäßigsten für dieselbe zu wählen sei. Zu diesem Behufe war zunächst eine umfassende Untersuchung des Terrains zwischen der Oder und der Weichsel nothwendig, um für die verschiedenen Hauptrichtungen diejenigen Linien zu ermitteln, welche sich hinsichtlich der Terrainverhältnisse und des Kostenpunktes als die günstigsten ergaben.

Im Allgemeinen kamen hierbei drei Hauptrichtungen in Betracht:

1) von Frankfurt a. d. O. über Posen und Bromberg bis an die Weichsel und Graudenz;

2) von Küstrin über Landsberg a. d. W. und Bromberg bis an die Weichsel bei Graudenz, mit einer Seitenverbindung nach Posen;
3) von Stettin über Stargard nach Graudenz, mit einer Seitenverbindung nach Posen.

Hierbei war der Uebergangspunkt über die Weichsel vorläufig für alle drei Richtungen bei Graudenz angenommen worden. Die erste Richtung sollte bei Frankfurt a. d. O. an die Berlin-Frankfurter, die dritte bei Stettin an die dorthin führende Eisenbahn sich anschließen, während die zweite Richtung entweder bei Fürstenwalde oder bei Neustadt-Eberswalde mit der einen oder der andern jener Bahnen in Verbindung gebracht werden sollte.

Es war nun nöthig, für jede dieser Richtungen zuvörderst durch allgemeine Terrain-Untersuchungen und Nivellements die günstigste Bahnlinie zu ermitteln und den Kostenbedarf generell zu veranschlagen. Der König bewilligte hierzu die nöthigen Geldmittel, und vom Finanz-Minister wurde die obere Leitung dieser Arbeiten dem Regierungs- und Baurath Mellin übertragen, welcher sowohl bei der Magdeburg-Leipziger als bei der Magdeburg-Halberstädter Bahn als oberster Techniker den Bau geleitet hatte. Die Ausarbeitung des Projekts für die beiden südlichen Richtungen unter Nr. 1 und 2 wurde dem technischen Direktor der Berlin-Frankfurter Eisenbahn, Zimpel, übertragen; für die nördliche Richtung von Stettin über Stargard nach Graudenz wurde die Untersuchung der Richtung von Stargard ab, da man die Strecke von Stettin bis Stargard schon anderweitig bearbeitete, dem mehrfach schon in Eisenbahnsachen beschäftigten Bau-Kondukteur Wiebe überwiesen.

Die betreffenden Regierungsbehörden wurden aufgefordert, durch Vermittelung der Landräthe den genannten Dirigenten dieser Arbeiten und den von denselben beschäftigten Technikern ungehinderten Zutritt zu dem Terrain zu gewähren und die dadurch etwa veranlaßten Entschädigungs-Angelegenheiten zu reguliren. Auf diese Weise konnten die nöthigen Vermessungen und Nivellements während des Jahres 1843 vorgenommen und bis zu Ende desselben Jahres beendigt werden, worauf alsdann die Veranschlagungen und die andern nöthigen Arbeiten ihren Anfang nahmen.

In dem Allerhöchsten Landtagsabschiede der Provinz Preußen heißt es demnach in Bezug hierauf, wie folgt:

„Dem Wunsche Unserer getreuen Stände, daß die Richtung der intendirten Eisenbahn durch die Provinz Preußen und ihr Uebergangspunkt über die Weichsel baldmöglichst bekannt gemacht werden, wollen Wir in soweit entsprechen, als es ohne Beeinträchtigung der Gründlichkeit der einer solchen Entscheidung nothwendig zu unterlegenden, sehr umfangreichen Vorarbeiten geschehen kann. Es sind diese Vorarbeiten auf Staatskosten angeordnet und schon so weit vorgerückt, daß der Zeitpunkt der Entscheidung, wenngleich noch nicht mit Zuverlässigkeit bestimmt, doch mit Wahrscheinlichkeit als nicht zu weit aussehend bezeichnet werden darf. Uebrigens haben Wir gern ersehen, daß Unsere getreuen Stände, die Wichtigkeit einer Eisenbahnverbindung der dortigen Provinz mit den übrigen Theilen der Monarchie gehörig würdigend, eine thätige Beihülfe der besonders betheiligten Kreise und einzelnen Grund-

besitzer in Aussicht stellen, indem ohne solche das Unternehmen in den noch wenig verkehrreichen Gegenden erheblichen Schwierigkeiten unterliegen dürfte."

Ueber die bei den Vorarbeiten gewonnenen Resultate kam nichts zur Veröffentlichung; nur wurde Ende April 1844 durch einen Erlaß des Ober-Präsidenten den Kreis- und Kommunalbehörden der Provinz Posen hinsichtlich der von Staats wegen projektirten Eisenbahnlinien, soweit selbige diese Provinz trafen, mitgetheilt, daß der Staat sich unter den verschiedenen Richtungen noch die Auswahl vorbehalte und von den Anerbietungen abhängig machen wolle, welche von den Einsassen und Körperschaften der Provinz, Behufs vortheilhafterer Ausführung der Projekte, definitiv und in bindender Form gegeben würden.

Es waren hiernach zur Eisenbahn-Verbindung Berlins mit den Provinzen Preußen und Posen folgende Bahnlinien, namentlich in Bezug auf Posen, projektirt:

I. Die Linie über Frankfurt a. d. O. über Posen und Bromberg bis an die Weichsel würde, von Starpel kommend und bei Hochwalde in die Provinz Posen tretend, daselbst durchschneiden:

1) den Kreis Meseritz (bei Hochwalde und Meseritz) in einer Länge von . . . . . . . . . . . . . . . . 5½ Meilen,
2) den Kreis Buck (bei Neustadt bei Pinne) in einer Länge von . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 2½ "
3) den Kreis Samter (bei Duschnik) in einer Länge von . 2½ "
4) den Kreis Posen (bei Wienkowice, Posen und Owinsk) in einer Länge von . . . . . . . . . . . . . . 5¼ "
5) den Kreis Obornik (bei Murowana-Goslin) in einer Länge von . . . . . . . . . . . . . . . . . 2¼ "
6) den Kreis Wągrowiec (bei Rojewic, Skoken und Wągrowiec) in einer Länge von . . . . . . . . . . . . 6¼ "
7) den Kreis Schubin (bei Dombrowke, Slupi und Ruden) in einer Länge von . . . . . . . . . . . . . . 3¼ "
8) den Kreis Bromberg (bei Bromberg) in einer Länge von 2 "

in Summa . 30 Meilen.

II. Die Linie von Neustadt-Eberswalde über Landsberg und Bromberg nach Graudenz, mit einer Zweigbahn von Filehne nach Posen, trifft:

A. die Hauptbahn

1) den Kreis Czarnikau (bei Filehne und Schönlanke) mit einer Länge von . . . . . . . . . . . . . . . 7¼ Meilen,
2) den Kreis Chodziesen (bei Schneidemühl) mit einer Länge von . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 3¼ "
3) den Kreis Wirsitz (bei Grabow, Wirsitz und Nakel) mit einer Länge von . . . . . . . . . . . . . . . 6½ "
4) den Kreis Bromberg (bei Bromberg und Dubrz) mit einer Länge von . . . . . . . . . . . . . . . 6¾ "

B. die Zweigbahn

5) den Kreis Czarnikau (von Filehne ab über die Oberförsterei Theerküte) mit einer Länge von . . . . . . . 4½ Meilen,
6) den Kreis Samter (bei Bielawy und Samter) mit einer Länge von . . . . . . . . . . . . . . . . . 4 „
7) den Kreis Posen (bei Kiekrz und Posen) mit einer Länge von . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 3½ „

in Summa . 35¼ Meilen.

III. Die Linie von Pommerisch-Stargard über Filehne nach Posen, welche als Zweigbahn anzubauen wäre, wenn die Hauptrichtung von Berlin über Stettin und Stargard nach Graudenz und Königsberg gelegt würde, trifft:

1) den Kreis Czarnikau bei Filehne wie ad II. A. 1), und fällt sodann
2) mit der sub II. B. bezeichneten Zweigbahn zusammen;

IV. die Linie von Landsberg, resp. Pommerisch-Stargard über Schneidemühl in der Richtung nach Zempelburg, Longowo u. s. w. nebst Zweigbahn von Filehne nach Posen, fällt in der Hauptrichtung:

1) im Czarnikauer Kreise mit der ad II. erwähnten Hauptbahn zusammen, wendet sich dann aber
2) im Chodziesener Kreise nördlich und geht bei Schneidemühl und Schönfeld vorbei (2½ Meile), tritt dann nach Westpreußen und berührt das Großherzogthum wiederum,
3) im Bromberger Kreise (bei Dzidowo, Monkowarsk und Hammer) 2¼ Meile.

Von diesen Richtungen fand namentlich die unter I. erwähnte in Posen großen Anklang, und heißt es in einem zu dieser Zeit daselbst hierüber erschienenen Artikel, wie folgt:

„Es unterliegt keinem Zweifel, daß von den vorstehend projektirten Bahnlinien die sub I. angedeutete den Vorzug verdient, weil sie einerseits die meisten Kreise durchschneidet, und auch die meisten und vorzüglich die beiden Hauptstädte unserer Provinz in direkte Verbindung bringt; zunächst aber deshalb, weil sie die Stadt Posen in nächste Kommunikation mit der Hauptstadt des Staats versetzt, und Posen zum Knotenpunkt eines sich hier möglicher Weise durchschneidenden und nach Norden und Süden, Osten und Westen verbundenen Eisenbahnnetzes macht. Denn in der projektirten Linie liegt schon die Verbindung nach Westen und Norden; durch die schon beantragte Bahnlinie von Posen nach Glogau würde sich der Süden an Posen anschließen, und es läßt sich wohl der Zeitpunkt nicht in unabsehbare Ferne hinausgerückt denken, wo der östliche Nachbarstaat die hemmenden Verkehrsfesseln der Grenzsperre abstreifen und, den Vortheilen des Deutschen Zollvereins sich anschließend, auch zu einer östlichen Eisenbahnverbindung die Hand bieten dürfte.

Aber auch für Bromberg sind die Aussichten bei dieser Bahnlinie nur vortheilhaft: Es erhält ursprünglich hierdurch eine Verbindung nach Osten und Süden; die Anlage der Eisenbahn von Stettin nach Stargard läßt erwarten, daß, wenn erst die Bahnlinie über Frankfurt, Posen und Bromberg

nach Königsberg führt, später eine Verlängerung der Stettin-Stargarder Eisenbahn durch Westpreußen nach Bromberg ihr auch eine Verbindung nach Westen sichern, sowie eine Bahnlinie von Danzig nach Süden ihr auch den Norden zuführen wird.

Hierdurch würde zugleich dem Interesse aller nördlichen und östlichen Provinzen Genüge geleistet werden; während bei den übrigen Bahnstrecken, bei denen Posen nur mit einer Zweigbahn nach Filehne bedacht ist, Bromberg — wenn auch in die östliche Bahnlinie hineingeführt — stets nur eine untergeordnete, Posen dagegen mit dem bei weitem größten Theile der Provinz eine höchst klägliche Rolle spielen würde, weil ihr die bequemen Abzugswege nach Westen und Norden ganz fehlen, die nord- und südwestliche Verbindung aber nie einen reellen Vortheil darbieten kann."

So wünschenswerth diese Richtung für Posen sein würde, so wenig ist jedoch dabei auf Westpreußen Rücksicht genommen, und auch die Stände dieser Provinz haben im Dezember 1843 eine Immediat-Vorstellung an den König gerichtet, worin die Führung dieser Eisenbahn durch Westpreußen erbeten wird. Es wird darin aufgeführt, daß, nachdem, durch die den ständischen Ausschüssen vorgelegte Denkschrift, eine direkte Eisenbahnverbindung von Berlin nach Königsberg mit Abzweigungen nach Posen und Danzig verheißen worden, die westpreußischen Vertreter auf dem Landtage, auf jede Grundentschädigung verzichtet hätten, wobei sie nicht der Besorgniß Raum geben könnten, durch eine Eisenbahn von Frankfurt a. d. O. nach Posen und Bromberg — welche jetzt die posener Stände bei Sr. Maj. beantragt haben — deren kaum gegründeten Wohlstand zu verlieren. Von der Ueberzeugung ausgehend, daß das Wohl Westpreußens von dieser Eisenbahnrichtung abhänge, seien dessen Stände gern alle diejenigen Opfer zu bringen bereit, wenn sie dazu aufgefordert würden, welche von ihren posener Nachbarn angeboten wurden. Eine Eisenbahn durch Westpreußen hielte die Mitte zwischen der Ostsee und der Grenze mit Polen; sie bilde offenbar die kürzeste und bei der Erbauung die billigste Linie zwischen den beiden Hauptstädten der Monarchie. Pommern würde in gleicher Weise wie Posen von derselben durch Zweigbahnen Nutzen ziehen können. Die mit weiser Munifizenz durch Berieselungen in Kultur gesetzten Gegenden am Schwarzwasser und an der Brahe würden durch dieselbe am leichtesten und bequemsten ihre Produkte abzusetzen im Stande sein. Im Vertrauen auf die Wichtigkeit der kürzesten und geradesten Eisenbahnverbindung in militärischer Hinsicht, wegen des in der Befestigung begriffenen Königsbergs, mit dem Herzen der Monarchie, haben die Bittsteller an der Gewährung um so weniger gezweifelt, als eine Bahn über Posen diesen Zweck nicht erreichen ließ und für den Fall eines Krieges jedem feindlichen Angriffe ausgesetzt wäre. Nur durch die wiederholt Allerhöchsten Orts angebrachten Bitten und Anträge ihrer posener Nachbarn bewegt, hätten die Stände jetzt für Pflicht gehalten, nicht länger zu schweigen, um den Verdacht der Gleichgültigkeit bei einem Gegenstande von sich zu entfernen, welcher so materielles Lebenselement umfasse. Wo diese Eisenbahn im direkten und kürzesten Wege zwischen beiden Hauptstädten geführt werden soll, überließen sie allein der

Weisheit Sr. Maj. des Königs; sie bäten nur allerunterthänigst: „daß dieselbe diesseits der Weichsel mit einem Theile Westpreußens in Verbindung gesetzt werde.“ Die Gewährung dieser Bitten und Wünsche einer großen Provinz begründen diesen ihren politischen und kommerziellen Wohlstand. —

Da wir, wie aus dem Vorstehenden hervorgeht, noch nicht im Stande sind, etwas über die definitive Eisenbahnlinie von Berlin bis Königsberg mitzutheilen, so wollen wir unter

b. Richtung der Bahn.

nachdem wir eine allgemeine Uebersicht des Terrains zwischen der Oder, Weichsel und Königsberg gegeben haben, das Wichtigste von den Ansichten hervorheben, welche sich in öffentlichen Blättern und Broschüren hierüber geäußert haben.

Sowie die östliche Eisenbahn die Oder überschreitet, tritt sie, der Hauptrichtung auf Königsberg folgend, in ein Küstenland, welches sich in einer Erhebung von einigen hundert Fuß über den Meeresspiegel, im Norden gegen die Ostsee, im Süden gegen das Warthe-Gebiet, senkt. Dieser Landrücken wird nur von der Weichsel, von Fordon bis Mewe, durchspült. Auf dem Rücken dieser Erhebung haben sich, karakteristisch für dieselbe, eine Menge von Landseen gebildet, deren Ausfluß nach Norden durch die Reihe der pommerischen Küstenflüsse, die parallel laufende, zum Theil sehr tief eingeschnittene Thäler bilden, vermittelt wird; während der nach Süden in vielen Flüßchen der Warthe und Netze ihre Gewässer zuführt. Die nördliche Abdachung dieser Landeserhebung ist durch Lehm- und Thongeschiebe, welche sich über und neben einander abgelagert haben, gebildet und wird, je näher der Küste, je kulturfähiger. Dieser Karakter bleibt der Gegend bis dahin, wo dieser Landrücken westlich von Danzig, in den sogenannten Karthäuserbergen und deren Verzweigungen, unmittelbar an die Meeresküste tritt. Mit der südlichen Abdachung dieser Erhebung verhält es sich nicht ganz so; sie steigt steiler und unmittelbarer gegen das Warthe-, besonders aber gegen das Netzethal herab; und weil die Entwässerung im Verhältniß zu der Masse des herabfließenden Wassers nur auf einer sehr langen Linie, mit einem unbedeutenden Gefälle durch die Warthe und Netze, geschehen kann, so mußte der überaus getränkte Boden dieser beiden Flußthäler große Sumpfstrecken bilden, die mit Hülfe künstlicher Entwässerung zum großen Theil schon ergiebige Wiesen geworden sind. Der eigentliche Kamm dieser Landeserhöhung, von dem herab sich nach Norden und Süden die festeren Erdschichten senkten und der dadurch gleichsam von der kulturfähigen Erde entblößt ward, ist eine längsaus sich hinziehende sandige Hochebene, bedeckt mit unzähligen großen und kleinen Seen, deren Wasserbecken der fast unfruchtbaren Fläche einige Produktionsfähigkeit verleihen. Im Allgemeinen ist dieser Höhenkamm die Region der Nadelholzwälder, welche sich auf seiner ganzen Länge in fast ununterbrochener Folge ausdehnen. Auf der östlichen Weichselseite walten im Wesentlichen die nämlichen Bedingungen der Terrainbildung vor, wenigstens bis zum Passarge- und Pregelgebiet, welches letztere insbesondere eine weite Hochebene umfaßt,

deren Gewässer aus allen Richtungen wider einander fließen und daher eine Ablagerung der kulturfähigen Erde in einer Richtung unmöglich machen, woraus denn auch die große Bodenverschiedenheit auf dieser Ebene hervorgeht. Das Wassergebiet der Passarge wird indeß nur zum Theil, das des Pregels aber fast gar nicht durch die projektirte Eisenbahnlinie berührt, wie dies die Lage Königsbergs zu diesen Flußgebieten nothwendig bedingt.

Das Fluthbett der Weichsel ist sehr breit und von hohen Ufern eingeschlossen, die bald auf der rechten, bald auf der linken Seite sich weit von dem eigentlichen Strombette entfernen, bald es in der Mitte lassen. Im Durchschnitt ist das Weichselthal über eine Meile breit, und es geht hieraus hervor, welche Schwierigkeiten sich hier dem Uebergange einer Eisenbahn entgegenstellen. Oberhalb Montau, eine Meile unterhalb Mewe, an der sogenannten Montauer Spitze, theilt sich der Strom in zwei Arme und schließt das große Marienburger Werder ein.

Der sich unter dem Namen Nogat abzweigende östliche Arm bildet mehr oder minder breite Niederungen, die sich von Mewe ab meilenweit zu beiden Seiten der beiden Weichselarme ausbreiten und so ein Delta von der höchsten Fruchtbarkeit, die berühmte Weichselniederung, bilden. Von Mewe folgen auf der westlichen Seite die Thalränder dem Strome in geringer Entfernung und wenden sich dem nordwestlich gelegenen Karthäuser-Höhenzuge zu, die westliche Grenze der Danziger Niederung bildend.

Die Nogat wendet sich nach der Trennung von der Weichsel, welche ihrem nördlichen Laufe treu bleibt, in nordöstlicher Richtung dem frischen Haff zu. Gleichzeitig treten die Thalränder derselben in einen weiter nordöstlichen Bogen zurück, umschließen das nicht unbeträchtliche Wasserbecken des Drausensees und erheben sich anderthalb Meilen nordöstlich von Elbing, in der Höhe von Trunz, auf nahe an 600 Fuß über den Meeresspiegel, die steilen Ufer des frischen Haffs bildend. Die Städte Danzig, Dirschau, Mewe, Stuhm, Marienburg, Christburg, Holland und Elbing liegen am Rande dieses herrlichen Tieflandes, das an Fruchtbarkeit und solidem Wohlstande seines Gleichen sucht und sich wie ein großer Garten zwischen den, 9 Meilen von einander entfernten, Städten Danzig und Elbing ausbreitet.

So weit die oberflächliche Darstellung des Terrains, welches die östliche Eisenbahn zu durchlaufen hat, und nun zu den Ansichten, welche sich in Beziehung auf die Richtung derselben erhoben haben.

Von allen hierüber laut gewordenen Stimmen wird unstreitig der Weichselübergang als das Schwierigste des ganzen Unternehmens anerkannt und von ihm gewöhnlich die Richtung der übrigen Bahn abhängig gemacht. Ein solcher Uebergang ist aber auch, abgesehen von der Eisenbahn, von der größten Wichtigkeit für das Land rechts der Weichsel, weil es oft wochenlang unmöglich ist, ohne Lebensgefahr die Weichsel zu passiren, wenn ein früher Eisgang die schwächliche Thorner Brücke fortgerissen hat, oder diese, um größeren Schaden zu verhüten, in Zeiten abgetragen wird. Fünf Uebergangspunkte sind überhaupt technisch untersucht worden:

1) der Uebergangspunkt bei Graudenz;
2) der Uebergangspunkt an der Montauer Spitze;
3) der Uebergangspunkt bei Fordon;
4) zwei Uebergangspunkte bei Thorn.

Die beiden ersten, als in den ursprünglich projektirten Bahnlinien gelegen; die drei letzten eventuell und in Folge der Ermittelungen, welche die außerordentlichen Terrainschwierigkeiten der erstern ergeben haben.

Als Haupterfordernisse eines guten Ueberganges sind folgende von den Technikern aufgestellt worden:

a. Das Stromthal muß möglichst schmal, namentlich ohne Vorland, und ohne sonstige Anlagen sein, welche leicht Eisstopfungen herbeiführen, zumal die Anlage der Brücke dieselben jedenfalls befördern; deshalb ist es höchst wünschenswerth, daß oberhalb des Ueberganges keine oder nur wenig angebaute Niederung sich vorfinde.

b. Das Flußbett der Weichsel enthält bekanntlich durchweg eine Sandschicht; die Sicherheit des Bauwerks erheischt es, daß die Tiefe dieser Sandschicht bis zum soliden Lehmboden möglichst gering sei.

c. Die beiden Fluthufer müssen in ihrer Höhe korrespondiren und möglichst gesund, namentlich ohne schluchtene Quellen oder Abrisse und nicht der Gefahr ausgesetzt sein, vom Strome fortgerissen zu werden.

d. Der Strom muß endlich in der Brückenlinie eine gerade Richtung haben und in der Mitte des Weichselthales liegen; sehr wünschenswerth ist es, wenn in einiger Entfernung oberhalb eine Krümmung des Stromes die Gewalt desselben ermäßigt und eine permanente große Kämpe, welche großentheils oberhalb der Brücke gelegen sein muß, nicht blos einen festen Anhaltspunkt im Strome selbst, sondern zugleich ein natürliches Mittel darbietet, um das Brechen des Eises daran zu bewirken.

Diese Erfordernisse sind bei den beiden erstgedachten Uebergangspunkten nicht vorhanden. Die Brücke bei Graudenz müßte wegen des breiten Vorlandes auf dem linken Weichselufer eine Länge von 1140 Ruthen oder $\frac{5}{8}$ Meilen erhalten. Die Sandschicht im Weichselbette hat daselbst die bedeutende Tiefe von 40 bis 50 Fuß, und das rechte Ufer, welches ganz quellhaltig, eine Höhe von 175 Fuß hat, und fortdauernden Abspülungen ausgesetzt ist, würde sehr kostspielige Uferbauten erfordern. Für diesen Uebergang spricht aber der Umstand, daß eben bei dem gänzlichen Mangel einer in allen Jahreszeiten zuverlässigen Weichselbrücke eine solche in militärischer Beziehung eine so hohe Bedeutung gewinnt, daß es jedenfalls wünschenswerth sein möchte, dieselbe, um ihren Besitz zu sichern und ein so kostbares Werk in den Wechselfällen des Krieges weniger der Zerstörung auszusetzen, unter dem Schutze von Befestigungen anzulegen, was bei Graudenz am leichtesten zu bewirken sein möchte.

Diese Gründe fallen für den Uebergang an der Montauer Spitze fort, der dem Graudenzer an baulichen Schwierigkeiten nicht nachsteht; es dürfte jedoch für die Ausführung desselben anzuführen sein, daß eine etwas mehr abwärts gelegene Ueberschreitung des Stromes einer größern Anzahl von Bewohnern

in die Nähe gerückt werde, indem die Gegenden an der untern Weichsel viel stärker bevölkert und reicher sind, als an dem oberen Theile des Stromes.

Der Uebergangspunkt oberhalb Fordon, welcher für zweckmäßig erachtet worden, ist 280 Ruthen unterhalb der Einmündung der Brahe belegen. Die ganze Breite des Flußthales beträgt nur 440 Ruthen, die des eigentlichen Weichselstromes, in welchem eine 78 Ruthen breite Kämpe belegen ist, nur 170 Ruthen, so daß mit Rücksicht auf die zweifelsfrei zulässige Ueberdammung eines Theils des Flußthales eine Brückenweite von 285 Ruthen vollkommen genügt. Die Tiefe des Schwemmsandes beträgt hier höchstens 18—20 Fuß und die Fluthufer erheben sich hier nur in mäßiger Höhe.

Noch vortheilhafter sind die beiden Uebergänge bei Thorn, beide oberhalb der dort bekanntlich seit Jahrhunderten bereits bestehenden Pfahlbrücke, der eine das rechte Ufer zwischen den Festungswerken der Stadt und dem Jakobs-Fort ersteigend und dann zwischen den Außenwerken die weitere Richtung verfolgend, der andere, unweit der Brücke, unmittelbar durch die Stadt, in den Schießgraben eintretend und zwischen den Bastionen 5 und 6 hinausgehend, ohne auf lokale Schwierigkeiten zu stoßen. Die Breite des Stromes ist gering und wird durch die Länge der Pfahlbrücke bestimmt, welche nur 2285 Fuß beträgt. Fast in der Mitte befindet sich eine Kämpe, welche die Brücke in zwei Hälften theilt. Die linke Hälfte des Stromes ist der gänzlichen Versandung nahe und gestattet eine Ueberdammung, an welcher Fluththore oder sonstige Durchlässe überflüssiger Wassermassen angebracht werden können. Hierdurch würde es möglich, die Brückenöffnung auf die außerordentlich geringe Breite der rechten Stromhälfte von 1305 Fuß einzuschränken. Das Flußbett bietet alle Vorzüge dar; die Sandschicht auf demselben beträgt nur wenige Fuß, worauf ein solider Lehm folgt, welcher die Festigkeit der gegenwärtigen Pfahlbrücke bedingt. Von einer Gefahr durch Beförderung von Eisstopfungen kann nicht die Rede sein, da es oberhalb keine Niederungen giebt. Das Ueberwiegende dieser technischen Gründe spricht also für diesen Uebergang, wozu noch der militärische Grund, der Schutz desselben durch die Festungswerke, tritt.

Es wird hiergegen jedoch eingewendet, daß dem Kostenpunkte allein die Bestimmung des Weichselüberganges nicht überlassen bleiben darf, weil eine Weichselbrücke eben so wenig wie jede andere dort aufgeführt wird, wo sie am wohlfeilsten ist, sondern da, wo sie das Bedürfniß befriedigt. Dies würde weder bei Thorn noch bei Fordon geschehen. Die Eisenbahn von Königsberg bis dahin würde, in der Richtung über Preußisch-Eylau, zwischen dieser Stadt und der Weichsel sehr schwieriges Terrain finden; sie würde in ihrem südlichen Theile der Grenze sehr nahe kommen, und die Verbindung der nördlicheren gewerbthätigeren und produktiven Gegenden und Städte der Provinz unter sich, mit Danzig und mit dem Westen ganz außer Acht lassen. Eine solche Linie würde bis zur Weichsel keinen Punkt berühren, wo sie massenweise einen schon konzentrirten Verkehr aufnehmen, oder den man zur Bildung eines solchen für geeignet halten könnte. Sie würde endlich eine 25 oder doch 20 Meilen lange Zweigbahn nach Danzig nothwendig machen und

dadurch allein schon die Wohlfeilheit der Brücken an der oberen Weichsel doppelt aufwiegen.

Ein anderer Uebergang ist, um die Stadt Elbing zu berühren, noch unterhalb der Montauer Spitze vorgeschlagen, so daß dadurch zwei Uebergänge über die beiden Weichselarme bei Dirschau und Marienburg erforderlich würden und die Bahn nicht nur im großen und kleinen Marienburger Werder, sondern auch in der Elbinger Niederung 3 Meilen weit in einem den Ueberschwemmungen ausgesetzten Terrain, wegen der hohen Wasserstände, fortwährend auf einem Damme fortgeführt werden müßte. Die Kosten dürften sich deshalb sehr steigern und dadurch der Vortheil, daß er Danzig und der größtmöglichen Anzahl von Bewohnern auf beiden Ufern der Weichsel noch näher gerückt wäre, als der an der Montauer Spitze befindliche Uebergang, vollkommen aufgewogen werden.

Wo daher die Ueberschreitung der Weichsel Statt finden wird, das wollen wir höherer Entscheidung anheimstellen, und jetzt nur noch zum Schlusse etwas über die verschiedenen Ansichten hinsichtlich der Richtungslinien der Bahn anführen.

Zuvörderst nahmen 3 Richtungen die öffentliche Meinung in Anspruch, und zwar:

1) von Stettin über Stargard, Tempelburg und Konitz nach dem zu bestimmenden Weichselübergange;
2) von Stettin über Stargard, längs der Grenze der Neumark auf Ruschendorf, Schneidemühl, Bromberg (mit einer Abzweigung auf Thorn) und dann längs des linken Weichselufers nach dem zu bestimmenden Uebergangspunkte;
3) von Frankfurt ab bei Küstrin über die Oder, dann über Landsberg, in der Richtung des Laufes der Warthe und Netze, nach Schneidemühl und von dort wie Nr. 2.

Von einer Seite wurde für und gegen diese Linien Folgendes angeführt:

Die Linie unter 1 wäre, ungeachtet ihrer ziemlich geraden Richtung von Stettin auf die Weichsel, dennoch kaum geeignet, einer ernstlichen Erörterung unterworfen zu werden, da dieselbe in ihrem ganzen Laufe von der Oder bis zum Uebergange über die Weichsel, von Städten irgend einiger Bedeutung allein die im Grunde doch auch nur einen beschränkten Verkehr darbietenden Orte Stargard und Konitz berührte und daneben von Stargard ab im Allgemeinen die unfruchtbarsten und wenig bevölkertsten Gegenden der Monarchie durchzöge — mit einem Worte, statt, wie Eisenbahnanlagen es sonst zu thun pflegen, die handels- und verkehrsreicheren Gegenden aufzusuchen, selbige vielmehr, wie absichtlich, zu umgehen schiene. Höchst unvollständig würde sie ferner den militärischen Anforderungen entsprechen, die, wenn selbige auch, im Allgemeinen, auf dieser Grenze der Monarchie weniger als auf der Westgrenze in Betracht kommen, doch wiederum bei dem zwischen Oder und Weichsel laufenden Theile der Berlin-Königsberger Bahn ein besonderes Gewicht dadurch gewännen, daß diese letztere hier die einzigen gesicherten militärischen Eisenbahnverbindungen gewährte, indem die auf Posen zu erbauenden beiden

Anschlußlinien, bei deren fast parallelen Richtung mit einer nahen und ganz offenen Grenze, wohl jeder wesentlichen militärischen Bedeutung entbehren dürften. Selbst der Vorzug einer minderen Ausdehnung, den die Stettin-Tempelburg-Konitzer Linie darböte, dürfte durch die auf derselben obwaltenden Terrain-Verhältnisse und durch die demzufolge gesteigerten Bau- und Betriebskosten völlig aufgehoben werden, indem ein bloßer Blick auf die Karte zu beweisen genügte, wie sehr diese Linie, die von Stargard ab fast alle hier vorkommenden Wasserläufe in der transversalen Richtung zu überschreiten hätte, in Terrain-Hinsicht den fast ausschließlich den Richtungen von Flußthälern folgenden konkurrirenden Linien nachstände. Nicht minder ungünstig stellte sich endlich jene Linie in Betreff der künftig zu bewerkstelligenden Seitenanschlüsse dar; wie denn namentlich der von Posen aus bestimmte nur vermittelst eines sehr weiten Weges Statt haben könnte.

Unter diesen Umständen schiene demnach nur wesentlich die Ermittelung des komparativen Werths der beiden Linien unter 2 und 3 oder, genauer gesprochen, der Richtungen von Stettin und von Frankfurt nach Schneidemühl, wo der Lauf beider Bahnprojekte sich vereinigte, in Betracht zu kommen. Bei dieser Vergleichung fände sich nun zuvörderst, daß der Weg von Berlin über Stettin nach Schneidemühl eine Mehrentfernung von 4 Meilen als eben dahin über Frankfurt und Küstrin darböte. Dagegen würde die neu zu erbauende Bahnstrecke von Stettin ab wiederum 4 Meilen weniger als von Frankfurt ab betragen. Auf der einen Richtung würden also, wenn die Terrain-Verhältnisse als sich auf beiden Linien völlig auswiegend angenommen würden, die Betriebs- und folglich die Frachtkosten, auf der anderen wiederum die Baukosten, und zwar in dem gleichen Verhältnisse von 4 Meilen, sich höher stellen. Die Bahnlinie von Frankfurt ab folge aber bis Schneidemühl ununterbrochen der Richtung bedeutender Flußthäler, während von Stettin nach Schneidemühl die Linie die Wasserscheide zwischen Oder und Netze zu überschreiten hätte. Wenn man daher, in Ermangelung vorliegender detaillirter Bauanschläge, annähme, daß beide Linien in finanzieller Hinsicht sich auswiegen, so würde damit keine, die Interessen der Stettiner Linie gerade benachtheiligende Voraussetzung gemacht werden.

Bei Abwägung der kommerziellen Beziehungen beider Linien schienen aber folgende Vortheile vorzugsweise in die Wagschale der Frankfurt-Küstriner zu fallen. Frankfurt ist Meßplatz und der Mittelpunkt des Binnenhandels für die Warthe-, Netze- und einen Theil der Weichselgegenden, und daher dürfte die Eisenbahnverbindung mit dieser Stadt für jene Gegenden unbedingt wichtiger als diejenige mit Stettin sein, mit welchem letzteren Platze sie bisher nur einen sehr beschränkten Verkehr hatten. Wäre der Punkt für den Anschluß der Stadt Posen noch nicht festgestellt, so böte, auf der Frankfurt-Schneidemühler Linie, Driesen einen solchen dar, der Posen, vermittelst des Baues einer verhältnißmäßig kurzen Bahnstrecke, mit Frankfurt und Berlin in eine nähere Eisenbahnverbindung als auf dem Wege über Glogau brächte, und zugleich eine solche zwischen Posen und Bromberg, auf einem nicht übermäßigen Umwege, herstellte. Ferner berührte die Frankfurt-Schneidemühler

Richtung ununterbrochen bis Schneidemühl die zwischen dem Herzen und dem Nordosten der Monarchie bestehende große centrale Wasserverbindung; und da diese Wasserverbindung bekanntlich nicht allein in Folge des Eises, sondern auch des niedrigen Wasserstandes und der Unmöglichkeit, auf selbiger die Dampfkraft anzuwenden, leider sehr schwierig und ungewiß bleibt, so dürfte eine kollaterale Eisenbahn, die den vom Eise oder niedrigen Wasser festgehaltenen Schiffsladungen ein stets bereites Weiterbeförderungsmittel darbiete, um so mehr erst die eigentliche Ergänzung jener großen kommerziellen Pulsader bilden, als auf gewissen Strecken derselben, wie z. B. zwischen Berlin und Küstrin, die bleibenden Schwierigkeiten der Schifffahrt selbst von der Art sind, daß hier vielleicht zu allen Zeiten, für alle nicht ganz besonders voluminöse Gegenstände, die Beförderung durch Eisenbahn vorgezogen werden möchte. — Jedenfalls würde auch, über Frankfurt, das ganze preußische Bahngebiet eine weit direktere Verbindung mit Dresden und der großen österreichischen Vertebral-Eisenbahnlinie erhalten, als dies über Stettin der Fall wäre. Ob dieser Vortheil indeß, in Bezug auf die jenseits des Posenschen Anschlußpunktes gelegenen Gegenden, nicht durch die auf Glogau herzustellende Verbindung über Posen aufgehoben werden dürfte, würde freilich von der noch nicht bekannten Verzweigung der schlesischen und sächsischen Bahnen abhängen. — Endlich, wenn auch angenommen würde, daß, in kommerzieller Hinsicht, Küstrin sammt Driesen durch Stargard, und die von der Frankfurter Bahn bis Schneidemühl berührten fruchtbaren Gegenden des Warthe- und Netzebruches im Allgemeinen durch das Land zwischen Stettin und Schneidemühl aufgewogen würden, so bliebe doch jedenfalls das handels- und gewerbsreiche Landsberg, ohne irgend ein Gegengewicht, in der Wageschaale der Frankfurt-Schneidemühler Linie übrig; und diese in Folge ihrer bisherigen Lage an dem Knotenpunkte mehrerer nicht unwichtigen Verbindungen in raschem Aufblühen begriffene Stadt dürfte wohl um so mehr eine Berücksichtigung verdienen, als, falls selbige selbst von keiner Eisenbahn berührt, dagegen aber von den von Stettin und Posen auslaufenden Linien, in nicht allzu weiter Entfernung, wie umgeben würde, der rasche Rückschritt ihres Wohlstandes wohl unvermeidlich wäre. Allerdings müssen Sonder-Interessen, und ganz besonders, wo solche erst zu erwerbende Vortheile im Auge haben, bei der Wahl der Richtung großer Eisenbahnlinien unbedingt den höhern Rücksichten geopfert werden. Wo aber die Interessen der Gesammtheit bereits außer Frage stehen, dürfte bei Eisenbahnanlagen, die allerdings in den gewerblichen Verhältnissen stets einige Umwälzung hervorbringen, die Aufrechthaltung des vorhandenen gewerblichen Besitzstandes doch thunlichst zu berücksichtigen sein. Grundsatz, den bei Berathung der Bahnrichtung von der Oder nach Schneidemühl, außer Landsberg, auch noch die Städte Driesen, Friedeberg (als in den nahen Bereich der Frankfurt-Schneidemühler Richtung fallend) und Küstrin, die bisher im Besitze des Transits von Bromberg über Schneidemühl nach Frankfurt und Berlin waren, zu ihren Gunsten anzusprechen berechtigt sein dürften.

In militärischer Beziehung dürfe man keineswegs verkennen, daß die Richtung von Stettin über Schneidemühl nach Bromberg wesentlichen Rück-

sichten in einem Grade entspräche, der ihr jedenfalls allein schon den Vorzug vor der Bahnlinie über Konitz zu sichern genügte. Aber diejenigen militärischen Vortheile, welche die Richtung von Stettin über Schneidemühl nach Bromberg gewährte, fielen sämmtlich, in ganz gleichem Maaße, der Frankfurt-Schneidemühl-Bromberger Linie zu, und diese letztere vereinigte damit noch andere, sehr wesentliche und ihr eigenthümliche Vorzüge. Sie stellte z. B. die bei weitem nächste militärische Eisenbahnverbindung zwischen den Plätzen und Stellungen der Mittel- und Nieder-Weichsel und denjenigen der Mittel- und Ober-Oder, so wie Schlesiens überhaupt her, indem die über Posen führenden Linien, aus oben angegebenen Gründen, ohne militärischen Werth sein dürften. Jene Verbindung zwischen der Mittel- und Nieder-Weichsel mit der Mittel-Oder und Schlesien dürfte aber strategisch weit wichtiger als diejenige der Weichsel mit Stettin, Vorpommern und Mecklenburg sein. Würde ferner Driesen als Anknüpfungspunkt mit Posen gewählt, so erhielte letzteres mit Küstrin und Berlin eine zweite und, militärisch, jedenfalls wesentlich gesichertere Eisenbahnverbindung, als dies vermittelst der Linie über Glogau der Fall wäre. Endlich dürfte es militärisch nichts weniger als gleichgültig sein, eine, die wichtige Barrière der Warthe- und Netze-Brücher, in deren ganzen Ausdehnung und auf der innern Seite, ganz unmittelbar berührende Eisenbahn zu haben, die schließlich auch noch mit der Linie zusammenfiele, auf welcher die zwischen Berlin und Thorn zu schiebenden Truppenmassen doch stets vorzugsweise gerichtet werden dürften.

Den mannigfachen und wesentlichen, sowohl kommerziellen wie militärischen Vorzügen, die sich so zu Gunsten der Frankfurt-Schneidemühler Bahnrichtung herauszustellen scheinen, dürfte von Seiten der Stettin-Schneidemühler Linie freilich entgegengestellt werden können, daß, im Falle der ersteren Bahnrichtung, Hinterpommern von einer direkten Berührung durch selbige ja ganz ausgeschlossen bliebe. Wenn nun aber die Frankfurt-Schneidemühler Richtung unbezweifelt mehr als jede andere die Mitte des hier in Betracht kommenden Abschnittes der Monarchie hielte und überhaupt eine durchaus centrale wäre, so dürfte Hinterpommern es wohl mit Recht nur seiner excentrischen topographischen Lage zuschreiben können, wenn die große Vertebral-Eisenbahnlinie der Monarchie, deren Richtung denn doch eine wesentlich centrale sein und durch die allgemein kommerziellen und militärischen Rücksichten bestimmt werden müßte, jene Provinz nicht unmittelbar durchschnitte. Man dürfe aber dabei keinesweges die gewiß billigen Ansprüche Pommerns verkennen, zu deren Befriedigung sich indeß wohl andere angemessene Begünstigungen durch Anschlüsse, und namentlich auch vermittelst Chausseen, auffinden lassen dürften, welche letztere, bei dem jetzigen gewerblichen Zustande Hinterpommerns im Allgemeinen, dessen wesentlichsten Bedürfnissen vorerst in den meisten Fällen noch genügen zu können schienen.

Hiergegen aber wurde von anderer Seite eingewendet:

1) Die Richtung über Stargard, Tempelburg und Konitz auf Dirschau und Mewe an der Montauer Spitze verdiene für Danzig und Königsberg den Vorzug, weil sie die Verbindung zwischen diesen Städten und

Berlin um 5 Meilen verkürze; auch für Hinterpommern sei diese Bahn wichtiger. Dagegen wäre für Stettin die Linie auf Stargard, Ruschendorf, Schneidemühl und Bromberg vielleicht wichtiger.

2) Sowohl die Linie von Stettin über Stargard und Tempelburg, als die von Stettin über Schneidemühl berührten keinesweges vorherrschend unfruchtbare und des Verkehrs entbehrende Gegenden. Es habe ihnen bisher nur an zureichenden Kommunikationen gefehlt, um den Verkehr zu beleben. Stargard hielte Landsberg die Waage. Dramburg, Tempelburg, Konitz seien belebte Orte und die Landschaften zum Theil recht fruchtbar.

3) Daß das Terrain in der Richtung von Stargard auf Konitz größere Schwierigkeiten darböte als das in der Richtung über Küstrin und Schneidemühl müßte bestritten werden. Nur in eigentlich gebirgigen Gegenden verdiene es den Vorzug, die Eisenbahnen auf großen Strekken in Flußthälern zu führen; im Uebrigen dürften letztere eher zu vermeiden sein, da sie in der Regel ausgedehnte Dämme nothwendig machten, deren Anlage und Unterhaltung sehr kostspielig sei. Das Terrain sei in der Richtung von Stargard auf Konitz keinesweges schwierig, wie durch Nivellements bereits dargethan wäre. Die Flüsse, welche von der Wasserscheide zwischen Pommern und Westpreußen zur Ostsee führen, könnten in jener Richtung zum Theil oberhalb ihrer Quellen umgangen werden.

4) In Beziehung auf die Entfernung ergebe es sich, daß die von Mewe über Konitz und Stettin nach Berlin 63, über Schneidemühl und Küstrin 64 Meilen sei. Danzig und Königsberg würden also bei der Richtung über Stettin gewinnen.

5) Wird von Stettin aus weiter gebaut, so sind nicht 4, sondern 8 Meilen Eisenbahn weniger zu errichten als beim Anschlusse an die Frankfurter Bahn.

6) In kommerzieller Hinsicht wäre es nicht begründet, daß Frankfurt einen stärkeren Verkehr mit den Warthe-, Netze- und Weichselgegenden habe als Stettin. Umgekehrt sei der Verkehr von Frankfurt unbedeutend im Vergleich mit dem, welchen Stettin mit diesen Gegenden unterhalte, indem sich hier der Verkehr eines Seehandelsplatzes darböte.

7) In militärischer Hinsicht verdiene eine Eisenbahnverbindung über Stettin mit Danzig entschieden den Vorzug. — Der Zweck einer solchen könne in dieser Beziehung nur sein: Truppen und Material aus dem Herzen des Reiches möglichst rasch und sicher nach Danzig und Königsberg zu führen. Um möglichste Sicherheit der Verbindung zu erreichen, kommt es darauf an, daß die Eisenbahn so weit als möglich von der Grenze entfernt sei, damit nicht ein feindliches Streifkorps sie zerstören könne. Dies würde durch die Eisenbahn über Stettin und Konitz erreicht, während sie doch noch entfernt genug von der Küste wäre, um auch von dieser Seite nichts befürchten zu dürfen.

8) Die Gegend von Küstrin und Landsberg in der Richtung nach Schnei-

demühl habe bereits gute Kommunikationsmittel durch Fluß- und Chaussee-Verbindungen, während die zwischen Stargard und Konitz dergleichen bis jetzt entbehre. Wird in der letzteren Richtung die Eisenbahn geführt, so wird das ganze Land mehr gleichmäßig mit guten Kommunikationen versehen.

Dies wären die Hauptansichten, welche in Bezug auf die drei erwähnten Linien entwickelt wurden. Vielfach wurde zwar noch in öffentlichen Blättern dafür und dagegen gesprochen; wir wollen uns aber hiermit begnügen und nur noch aus der 1844 in Insterburg erschienenen Broschüre über die Richtung der östlichen preußischen Bahn Folgendes entnehmen:

„Nach den Erfahrungen, welche bis jetzt über die Benutzung und Einwirkung der Eisenbahnen vorliegen, bethätigen dieselben allerdings in kommerzieller Beziehung ihren vollen Nutzen nur dann, wenn sie mit vielseitigen Adern von Chausseen und Kanälen in Verbindung stehen, aus denen sie massenweise ihre Nahrung für den koncentrirten Verkehr entnehmen. Andererseits haben die Eisenbahnen aber auch die Tendenz, die Verbesserung oder Entstehung der Kommunikationsmittel zu beschleunigen, wenn durch Feststellung der Eisenbahnrichtungen vorzugsweise solche Orte und Gegenden berührt werden, die einen hohen Grad von eigenthümlichem Leben oder von Produktivität entweder schon besitzen oder doch zu erlangen fähig sind. Rechts der Weichsel liegen die bedeutenderen Städte im Norden, in der Nähe die See, und was man auch thun mag, wie viele Kommunikationen das Land von Westen nach Osten auch durchschneiden mögen, dieses Verhältniß wird weder geändert werden dürfen noch können. Dem natürlichen Bedürfnisse wie der Rente des Unternehmens wird es daher am meisten entsprechen, die Bahn in der Nähe dieser Städte zu halten. Zwischen Weichsel und Oder findet ein ähnliches Verhältniß Statt. Die Seeküste zwischen Stettin und Danzig hat beinahe keine Stadt von Belang, keine einzige, deren Bereich sich über 10 Meilen weit in das Land erstreckte. Die Städte an der Weichsel, an der Oder, an der Warthe und an der Netze sind es, welche die Produkte anziehen, austauschen und weiterschaffen.

Was nun insbesondere die Richtung der Hauptbahn anlangt, so müssen wir uns zunächst gegen die von Berlin über Stettin und Danzig nach Königsberg erklären. Selbst wenn man dieselbe auf dem günstigeren Wege über Konitz, statt mehr nördlich, führen wollte, so würde dieselbe, wenn sie das Weichselthal erst bei Danzig erreichen soll, in dem hohen Terrain (zwischen 700 und 800 Fuß über der See) westlich von Danzig zu bedeutende Schwierigkeiten finden. Man würde hier die Bahn erst einigermaßen günstig bei der montauer Spitze ins Weichselthal führen können. Außerdem würde diese Richtung aber fast durchgehends das unproduktivste Land zwischen Weichsel und Oder treffen. Wenngleich große Städte, wie Danzig und Stettin, am kräftigsten die Bahn alimentiren werden, so bedarf es dazu, wenn sie so weit von einander entfernt sind, doch noch der Zwischenpunkte, mit denen es besonders vortheilhaft ist, in Verbindung zu treten, mögen diese nun in anderen Städten oder in produktiven Landstrichen bestehen. Ohne solche Zwischen-

punkte wird weder die Eisenbahn für den Verkehr der Städte besonders nützlich, noch die Einnahme der Bahn auf diesem Verkehre von Belang sein. — Von anderer Seite ist vorgeschlagen worden, die preußische Bahn von Frankfurt a. d. O. über Posen und Bromberg nach Ostrometzko oder von Posen über Inowrazlaw nach Thorn an der Weichsel und hier über den Fluß zu führen. Eine solche Hauptbahn, die durch eine 20—25 Meilen lange Zweigbahn mit Danzig verbunden werden müßte, würde nicht nur für Danzig die Verbindung mit Berlin und Königsberg bedeutend verlängern, sondern die mit den übrigen bedeutenden Städten rechts der Weichsel und mit Stettin ganz außer Acht lassen. Sie würde ferner zwischen Königsberg und der Weichsel gar keinen Ort von Belang, ein sehr schwieriges Terrain und zum Theil der Grenze ganz nahe liegende Landschaften durchziehen. Da diese Richtung demnach so entschieden die Interessen von Ostpreußen verletzt, ohne dem Ganzen zu nutzen, so nehmen wir keinen Anstand, sie gänzlich zu verwerfen.

Unserer Ansicht nach müßte dagegen die Bahnrichtung zwischen den vorläufigen Hauptpunkten Königsberg und Berlin, so weit dies zulässig ist, die gerade Linie halten. Eine solche Richtung reduzirt zunächst, durch Abkürzung des Weges, Zeit und Kosten der Reisen und Transporte, besonders aus den entferntesten, mithin den dieser Verbindung am meisten bedürftigen Gegenden. Sie durchschneidet ferner das Land zwischen Oder und Weichsel, der See und der Grenze etwa in der Mitte, und es können sich an dieselbe aus allen Richtungen gleichmäßig Straßen, dereinst vielleicht auch Eisenbahnen, anschließen, während dieser Vortheil in den beiden vorbesprochenen extremen Richtungen nur immer einem Theile des Landes, entweder dem zunächst der See oder dem an der Grenze belegenen, zu Gute kommen kann.

Ehe wir nun auf die uns als vortheilhaftest erscheinende Richtung von Königsberg rückwärts auf Berlin eingehen, wird es nothwendig sein, den günstigsten Uebergangspunkt über die Weichsel aufzusuchen, da dieser auf die Richtung der übrigen Bahn von wesentlichem Einflusse ist.

Für die Benutzung des gesammten Landes würde eine solide Brücke sich am geeignetsten halbweges zwischen Thorn und Danzig, das ist etwa bei Marienwerder, befinden, wo auch die alte Poststraße die Weichsel passirte. Da die Gegenden an der untern Weichsel aber stärker bevölkert und reicher sind, und die Landesgrenze von Thorn ab der Weichsel noch eine Zeit lang nahe bleibt, so würde ein etwas mehr abwärts gelegener Uebergang über den Strom einer größeren Anzahl von Bewohnern in die Nähe gerückt werden. Es bleibt uns dabei nur die Wahl des Uebergangs bei der montauer Spitze übrig. Er liegt unfern der Mitte der preußischen Weichsel, und ist der größtmöglichen Anzahl von Bewohnern auf beiden Ufern der Weichsel näher gebracht. Um die montauer Spitze von Königsberg aus gegen Berlin zu erreichen, wird die Bahn bis gegen Braunsberg hin in der Nähe des Haffs bleiben müssen, um das höhere, landeinwärts gelegene Terrain zu vermeiden, wenngleich zwischen dem Frisching und dem Garft einige Schwierigkeiten zu überwinden sein dürften. Die Bahn wird nun am vortheilhaftesten von Braunsberg über Mühlhausen und Marienburg bis zur montauer Spitze geführt werden. Sie bleibt

hier in der Nähe der bedeutenderen Städte, durchschneidet die fruchtbarsten Gegenden westlich von Königsberg und kann in keiner anderen Richtung größere Verkehrsmassen an sich ziehen, in keiner dem Lande von größerem Nutzen sein. Die Anlage von Chausseen wird sie in keiner Art behindern, sie wird dieselben vielmehr in ihren natürlichen Richtungen nach der Küste hin überall befördern. Von der montauer Spitze führt der gerade Weg nach Berlin über Schneidemühl. Die Bahn kann hier diese Richtung aber noch nicht verfolgen, weil sie in der Richtung auf Tuchel ein sehr schwieriges Terrain und ein nur wenig ergiebiges Land berührt. Einen in jeder Beziehung günstigeren Weg findet die Bahnlinie, wenn sie sich mehr gegen Süden wendet, etwa 3 Meilen weit von der Weichsel entfernt, dieselbe entlang auf dem hohen Thalrande bleibt und sich Bromberg und den fruchtbaren Gegenden an der Netze nähert. Ein Umweg von wenigen Meilen ist dem geraden Wege nach Schneidemühl vorzuziehen; wir würden selbst für eine der Weichsel noch näher bleibende Linie stimmen, wenn dies ausführbar wäre, ohne die Anlagekosten der Bahn außerordentlich zu vertheuern. Die Verzweigung nach Danzig würde sich 2 Meilen von der montauer Spitze, wo die Bahn die Höhe erreicht, trennen können und, an Dirschau vorbei gehend, etwa 7 Meilen lang werden.

Von Schneidemühl könnte die Bahn die weiten Thäler der Netze und Warthe bis Küstrin verfolgen und darin ein selten günstiges Terrain finden. Dasselbe würde zwischen Küstrin und Berlin angetroffen werden, wenn man nördlich Müncheberg bleibt, wo die Wasserscheide zwischen Oder und Spree am niedrigsten ist und sanft nach beiden Seiten sich absenkt Es würde auch dieser Theil der Bahnrichtung in den Niederungen der Netze und Warthe, wie im Oderbruch, die produktivesten Gegenden, in Driesen, Friedeberg, Landsberg und Küstrin die gewerbthätigsten Städte zwischen Weichsel und Oder berühren. Da wir endlich der Ueberzeugung sind, daß in keiner anderen Richtung eine Eisenbahn mit einem minderen Kostenaufwande herzustellen sein möchte, so glauben wir, daß die von uns vorgeschlagene Richtung die geeignetste sei und neben den Interessen des Verkehrs auch die des Krieges zu befördern vermöge. Auch diese letztern sind für uns von Belang. Denn wie sich dereinst auch die Benutzung der Eisenbahnen für den Krieg gestalten möge, sie werden ohne Zweifel ein mächtiges Mittel darbieten, um Kriegsbedürfnisse und Truppen mit einer sonst nicht zu erlangenden Schnelligkeit durch große Räume zu bewegen. Bei der Größe des Raumes, der uns von unseren Unterstützungen trennt, ist dieses von besonderem Werthe, und wir wünschen daher, daß dieser Weg durch seine Lage gesichert sei und nicht im ersten Augenblicke des Bedarfs verloren gehen könne.

Die Kosten anlangend, so sehen wir nicht wohl ein, wie — den Weichselübergang ungerechnet — die Bahn von Berlin bis Königsberg und die Verzweigung auf Danzig theurer werden sollte, als z. B. die Berlin-Stettiner Bahn, welche 200000 Thlr. die Meile kostet und kein günstigeres Terrain passirt, als die von uns vorgeschlagene Richtung. Dasselbe gilt von den Verzweigungen des östlichen Netzes von Stargard (Stettin) über Driesen

und Filehne nach Posen und von da nach Breslau mit Verzweigung nach Glogau, durch welche das Eisenbahnbedürfniß rechts der Oder in seinen Hauptzügen noch auf lange hin befriedigt werden dürfte."

Hiermit wollen wir denn die in Hinsicht auf die Richtung der Bahn geäußerten Meinungen beschließen und vom Staate hierüber ruhig die Entscheidung erwarten, da er gewiß nach sorgfältigen Untersuchungen eine Wahl treffen wird, die so vollständig als möglich die Verbindung des Landes rechts der Weichsel mit den übrigen Provinzen des Staates zu bewirken im Stande ist.

Die volle Erfüllung dieser Wünsche schon für die nächsten Jahre zu hoffen, sind wir weit entfernt; der Weg ist zu weit und ein Jahrzehend erscheint nicht zu lang, um auf eine Lokomotivfahrt bis zur östlichen Grenze hin zu warten, und selbst wenn dieses geschehen soll, muß bald Hand ans Werk gelegt werden. Zwischen der Hauptstadt und der Weichsel scheint dem nicht mehr viel entgegen zu stehen; auf dem rechten Weichselufer wird aber füglich nicht eher etwas geschehen können, als bis die Ausführbarkeit des gewählten Weichselüberganges ganz außer Zweifel ist. Dazu werden aber noch sehr genaue technische Beobachtungen und Untersuchungen erforderlich sein, um bei einem Werke nichts zu übereilen, welches, im Kampfe mit einer rauhen Natur hergestellt, entweder den Ruhm seines Meisters auf die ferne Nachwelt bringen, oder die Reihe verunglückter Versuche im Großen vermehren wird.

## 25. Posen-Glogauer Eisenbahn.

### a. Geschichte dieses Projekts.

Außer einem im Jahre 1834 beim Dorfe Luban unweit Posen, zum Transporte von Ziegeln und Brennholz mit Pferden erbauten, etwa ½ Meilen langen Schienenwege, welcher mit Einschluß einiger Nachbesserungen 3680 Thlr. gekostet hat, besitzt die Provinz Posen keine Eisenbahnen. Das Interesse der Provinz machte es aber wünschenswerth, mit dem Eisenbahnnetze in Verbindung zu kommen, welches die einzelnen Theile des preußischen Staates theils unter sich, theils mit dem Auslande enger in Berührung bringen sollte.

Schon im Jahre 1842 ging eine Deputation angesehener Männer aus Posen nach Berlin ab, um wo möglich die damals neu projektirte Eisenbahn von Frankfurt a. d. Oder nach Breslau durch das Großherzogthum und über Posen zu leiten, oder, wenn dieses nicht zu erlangen sein sollte, die Einleitungen zum Bau einer Zweigbahn von Posen über Glogau nach Sprottau, wo sie in die Niederschlesische Bahn einmünden würde, zu treffen. Es wurde zwar zugegeben, daß ein Schienenweg von Frankfurt a. d. Oder nach Breslau über Posen um etwa acht bis neun Meilen länger sein würde als in der projektirten Richtung durch Niederschlesien, dagegen wurde aber behauptet, daß dieser Uebelstand durch die Vortheile, welche jene Bahn verspräche, mehr als aufgehoben würde: denn 1) sei das Terrain durch das Großherzogthum Posen durchaus eben, trocken und daher möglichst günstig; 2) sei dasselbe um mehr als die Hälfte billiger als in Niederschlesien; 3) sei das

Holz um wenigstens eben so viel wohlfeiler; 4) berühre die Bahn im Großherzogthum Posen meistens fruchtbare, getreidereiche Gegenden und überdies die wichtige Stadt Posen, wogegen der größere Theil Niederschlesiens sandig und arm an Produkten sei, auch keine einzige beträchtliche Stadt enthalte, die für den Verkehr von Wichtigkeit werden könnte; endlich 5) ließe sich mit Sicherheit darauf rechnen, daß bei dem großen Reichthume der Provinz und dem Enthusiasmus ihrer Einsassen für alle neuen und großartigen Unternehmungen das zum Bau dieses Schienenweges erforderliche Geld binnen kurzer Zeit herbeigeschafft sein werde.

Ungeachtet dieser hervorgehobenen Gründe wurde aus mehrfachen anderen Interessen, wie wir unter Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn erwähnt haben, die Verbindungsbahn zwischen Frankfurt a. d. Oder und Breslau nicht über Posen geführt, sondern ihr die Richtung am linken Oderufer gegeben. Durch die im Oktober 1842 den Ständen eröffnete Denkschrift wurde dagegen für Posen eine Zweigbahn bei der großen Eisenbahn von Berlin nach Königsberg bestimmt, und so viel, wie sich bis jetzt hierüber aus den veröffentlichten Nachrichten entnehmen läßt, so wird, wenn nicht etwa gar die Hauptbahn über Posen selbst geht, jedenfalls dasselbe mit einer Zweigbahn betheiligt werden. Hierdurch wird also das eine Interesse Posens, mit Berlin, Danzig u. s. w. in Verbindung zu kommen, befriedigt, und zwar, wie sich vom Staate erwarten läßt, auf eine den allgemeinen Interessen förderlichste Weise. Es bleibt deshalb nur noch übrig, die beiden Provinzen Schlesien und Posen in nähere, gegenseitig fördernde Berührung zu bringen, und ihre so mannigfachen, sich gegenseitig bedürfenden und ergänzenden persönlichen Verhältnisse und Handelsbeziehungen durch die Verkürzung des trennenden Raumes und den Vortheil der gewonnenen Zeit zu vermitteln.

Es bildete sich zu diesem Zwecke im Jahre 1843 sowohl in Posen als auch in Glogau ein besonderes Komité, welche sich beide dahin vereinigten, daß ersteres die Leitung des ganzen Geschäfts dem letzteren ausschließlich überließ und sich nur eine Aktienbetheiligung von 900000 Thlr. für den Fall vorbehielt, daß diese Bahn die Allerhöchste Genehmigung erhalte. Dies Komité dehnte später das beabsichtigte Unternehmen, Posen mit Glogau zu verbinden, und so auf diese Weise mittelst der Niederschlesischen Zweigbahn mit dem großen Eisenbahnnetz in Berührung zu kommen, auf eine Weiterführung von Posen auf Danzig und Königsberg aus. Wir wollen jedoch dieses Projekt, eben so die Lieblingsidee der Stadt Posen, mit Frankfurt a. d. Oder in direkte Verbindung zu gelangen, unberücksichtigt lassen, und uns nur mit dem Projekt, Posen und Glogau mittelst einer Eisenbahn zu verbinden, beschäftigen, da beide Unternehmungen, wie vorhin erwähnt, durch die Berlin-Königsberger Eisenbahn jedenfalls erledigt werden.

Dieses Unternehmen fand sowohl in Schlesien als auch in Posen die regste Theilnahme, und bethätigte sich durch die zahlreichen, den Bedarf mehr als zweifach übersteigenden Aktienzeichnungen, so daß unterm 17. Februar 1844 das Komité zu folgender Bekanntmachung an die Aktionäre veranlaßt wurde:

„Wir erlauben uns Ihnen bemerklich zu machen, daß auf Grund einer uns zu Theil gewordenen höheren Weisung ein Verkauf von Zeichnungen zu dem gedachten Unternehmen vor der erfolgten Repartition, mit welcher zugleich Behufs der uns überlassenen Vorarbeiten und Behufs einer Sicherstellung die erste Partial-Zahlung verbunden sein wird, nicht zulässig sei, indem das Komité sich das Recht vorbehält, jede Aktienzeichnung, die vor Ertheilung der Quittungsbogen ganz oder theilweise einem Anderen übertragen wird, für null und nichtig zu erklären."

Bis jetzt (Juni 1844) ist zwar die Konzession für das Unternehmen noch nicht ertheilt; dem Komité ist jedoch nachstehender Erlaß des Finanz-Ministers mitgetheilt worden:

„In Bescheidung auf die von den Herren Bevollmächtigten des engeren Ausschusses des vorbereitenden Komités zu Eisenbahn-Anlagen im Großherzogthum Posen an mich gerichtete Vorstellung vom 20. v. M. eröffne ich Ihnen, daß, da das Unternehmen einer Eisenbahn-Anlage zwischen Posen und Glogau noch nicht so weit vorbereitet ist, um wegen dessen Konzessionirung eine definitive Beschlußnahme fassen zu können, auch die nach §. 1 des Gesetzes vom 24. Mai d. J erforderliche Genehmigung zur Eröffnung und Annahme von Aktienzeichnungen auf dieses Unternehmen für jetzt noch nicht ertheilt werden kann. Dagegen unterliegt es keinem Bedenken, daß mit den zur näheren Begründung des Antrags auf Konzessionirung des Unternehmens erforderlichen technischen Ermittelungen vorgegangen werde, wobei übrigens gleich anfangs auf eine Verbindung mit Breslau durch einen Anschluß an die Märkisch-Niederschlesische Eisenbahn Rücksicht zu nehmen sein wird. Damit diese Ermittelungen, für welche es einer besonderen Autorisation nicht bedarf, ungestörten Fortgang nehmen können, habe ich den Herrn Ober-Präsidenten ersucht, die betreffenden Behörden anzuweisen, in Fällen, wo die Terrain-Untersuchungen auf Schwierigkeiten Seitens der Grundbesitzer stoßen sollten, zur Beseitigung derselben die geeignete Vermittelung eintreten zu lassen.

Berlin, den 24. Juni 1844. Der Finanz-Minister.
(gez.) Flottwell."

Mit den Vorarbeiten wird nach Maaßgabe dieses schriftlichen Bescheides bereits vorgegangen; da es aber kaum möglich sein wird, dieselben noch im Laufe des Sommers 1844 zu beendigen, so wird mit dem Bau der Eisenbahn selbst vor Frühjahr 1845 nicht begonnen werden können. Nach ihrer Vollendung wird sie die Lücke ausfüllen, die sich sonst zwischen der Niederschlesischen Zweigbahn und der Berlin-Königsberger Eisenbahn, oder zwischen Ostpreußen und Schlesien gebildet hätte.

Wie schon erwähnt, so sind genaue Nivellements und Anschläge noch nicht angefertigt worden; dagegen hat eine Untersuchung des Terrains Statt gefunden, deren Resultate in einem Programme veröffentlicht sind, welchem wir das Folgende entnehmen.

### b. Richtung und Länge der Bahn; Bahnhöfe.

Der vortheilhafteste Bahnzug wird vom rechten Ufer der Oder bei Glogau in der Nähe des Brückenkopfes ausgehen, parallel mit der Chaussee und

nördlich, also geschützt von derselben, in gerader Linie die Oderniederung durchschneiden, um nahe Schlichtingsheim vorbei, in der Thalsenkung des Landgrabens aufwärts, die flachen Höhen südlich von Fraustadt zu ersteigen. Von hier wendet sich die Linie, die flachen Scheidungshöhen schräge durchsetzend, zur Niederung des polnischen Landgrabens, an dessen rechtem Thalhange hin sie aufwärts und das Dorf Laßwitz durchschneidend, zwischen Schwetzkau und Lissa hindurch, doch dieser Stadt sich bedeutend annähernd, über das Höhen-Plateau der Dörfer Deutsch-Wilke, Morke, Leipe nach dem Dorfe Zirpe führt, um sich in das Thal des Zimmin-Flusses hinabzusenken. Am rechten Ufer des Zimmin gelangt der Zug bei dem Dorfe Alt-Bojanowo in gleiche Höhe mit der Stadt Schmiegel, welche $\frac{3}{4}$ Stunden nördlich zur Seite bleibt, und verläßt dessen Thal in der Biegung beim Dorfe Deutsch-Presse, um in der Richtung des Dorfes Rokoten in einem ursprünglichen Querthale die Niederung der Obra zu überschreiten und jenseits derselben in der auch hier fortsetzenden, höchst vortheilhaften Terrainform weiter bei Alt-Luboß (Anschlußpunkt für Kosten) und Czempin vorüber, nach Moszin ins Thal der Warthe hinabzusteigen. Von Moszin folgt die Bahn ohne Schwierigkeiten dem Fuße des linken Thalhanges der Warthe in wasserfreier Höhe, und es steht ganz frei, dieselbe unter Luban in dem Seitenthale aufwärts, Gurzin vorbei, nach St. Martin, oder am Thalhange fort, nach der Unter-Wilde in der Nähe des Breslauer Thores von Posen zu führen.

Der gewählte Bahnzug ist baulich als höchst günstig zu bezeichnen, da in seiner ganzen nicht unbedeutenden Länge nur eine Thalüberschreitung, die der Obra, und nur bei Ulbersdorf ein größerer Durchstich vorkommt, letzteres besonders dann, wenn die Bahn auf der Strecke von Deutsch-Wilke bis Zirpe dem Terrain folgend geführt wird.

Die Bahnlänge ergiebt sich, von Glogau an gerechnet, wie nachstehend:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Von Glogau | nach | Schlichtingsheim . . . | 3000 | Ruthen |
| „ | „ | „ | Fraustadt . . . . . | 3000 | „ |
| „ | „ | „ | Lissa, Schwetzkau . . | 3500 | „ |
| „ | „ | „ | Alt-Bojanowo (gleiche Höhe mit Schmiegel) | 4500 | „ |
| „ | „ | „ | Alt-Luboſz (gleiche Höhe mit Kosten) . . . . | 3500 | „ |
| „ | „ | „ | Czempin . . . . . | 2500 | „ |
| „ | „ | „ | Moszin . . . . . . . | 3200 | „ |
| „ | „ | „ | Posen . . . . . . . | 4800 | „ |
| | | | | 28000 | Ruthen |
| | | | | = 14 | deutsche Meilen. |

Bahnhöfe wird die Linie bei Glogau, Fraustadt, Lissa, Kosten, Moszin, Posen, und Anhaltepunkte, so weit sich dies jetzt schon übersehen läßt, bei Schlichtingsheim, Schmiegel, Czempin und bei dem Dorfe Leczic erhalten.

c. Anlage-Kapital.

Nach einem Ueberschlage, der sich auf die günstigen Verhältnisse der Bahn gründet, ist das Baukapital auf die Summe von 2,400000 Thlr., also durchschnittlich pro Meile etwa auf 171430 Thlr. veranschlagt, und es wird nicht gefürchtet, daß diese Annahme bei der Spezial-Veranschlagung eine erhebliche Steigerung erfahren werde.

d. Steigungsverhältnisse.

Obwohl für die bezeichnete Bahnlinie keine Nivellements vorliegen, so lehrt doch der einfache Anblick der zu durchbahnenden Terrainstrecke, daß auf diesen, Meilen lang gestreckten sanften Hängen, auf diesen wenig erhobenen, breiten und flachen Plateaus, bis weit hinter Lissa kein irgend erhebliches Steigungsverhältniß vorkommen kann, und wo man diese Gegend verläßt, hilft jene wunderliche Thalbildung der polnischen Ebenen weiter, die über das System der jetzigen Wasserläufe eine Reihe von Ost nach West gestreckter Thalfurchen kreuzte, deren eine die Bahn von Polnisch-Presse an benutzt, um das Thal der Warthe bei Moszin zu erreichen. Von hier an können die Steigungsverhältnisse keiner weiteren Frage unterworfen sein.

e. Bahnbau.

Die Bahn erhält ein Geleise mit den erforderlichen Doppelstrecken, was für die ersten Jahre des Betriebes genügen wird. Die Terrain-Erwerbung soll jedoch in der Breite eines Doppelgeleises geschehen, da bei den gesicherten billigen Preisen des Bodens im Großherzogthum diese Maaßregel keine Veranlassung zur Steigerung des Anlage-Kapitals werden kann.

Beim Oberbau sollen Vignoles- oder T Schienen, nach dem belgischen Systeme, auf 8 Fuß langen, eichenen Querschwellen verlegt werden, und wird bei den nur vorkommenden flachen Steigungen, welche leichtere Lokomotive zulassen, vollkommen genügen, für den laufenden Fuß derselben ein Gewicht von 16—18 Pfund in Ansatz zu bringen.

f. Sonstige Verhältnisse.

Zur Ersparung der Zinsen während der Bauzeit soll der Bau des Unternehmens, so weit dieses ohne nachtheilige Uebereilung zulässig ist, beschleunigt werden, damit er spätestens nach Anfang des Baues in 2 Jahren beendigt ist.

Die Bahn soll mit Dampfwagen, welche mit Holz heizen, befahren werden, und da die Geschwindigkeit der Personenzüge auf 10 Minuten pro Meile angenommen ist, so wird der Weg von Posen nach Glogau nicht volle 3 Stunden erfordern.

Die Personenzüge sollen vorläufig zwei Mal des Tages, früh und Nachmittags, von Glogau und Posen abgehen, sich in Lissa erwarten und gegenseitig kreuzen, so daß nie ein gefährliches Zusammentreffen zu befürchten steht. Obwohl Lissa nicht genau der halbe Weg der Bahn ist, so ist doch dieser Kreuzungspunkt einmal der Bedeutung dieser Stadt wegen und dann auch

deshalb gewählt worden, weil der Bahnhof bei Glogau entfernt der Stadt liegt und zur Bequemlichkeit der Passagiere hier ein etwas späterer Abgang als in Posen, besonders des Morgens, wünschenswerth bleibt. Die Frachtzüge werden der Mitte des Tages zugewiesen und vorläufig den Personenzügen angehangen sein.

## 26. Weser-Rhein Eisenbahn.

### a. Geschichte dieses Projekts.

Die erste (anscheinend nicht veröffentlichte) Idee zur Verbindung der Weser mit dem Rheine durch einen Schienenweg haben wir in den Verhandlungen gefunden, welche im Jahre 1829 über die zweckmäßigsten Mittel, den Seehafen Bremen mit der preußischen Rheinprovinz in bessere Verbindung zu setzen, Statt gefunden haben. — Dazu wurden namentlich zwei Vorschläge gemacht:

1) eine möglichst vervollkommnete Dampfschiff-Verbindung zwischen Bremen und Minden, und von da eine Eisenbahn nach Köln;
2) eine Eisenbahn von Bremen über Osnabrück, Münster nach Wesel.

Obgleich die Projekte nicht verfolgt wurden, sah man doch, während mit der Niederländischen Regierung über die Freigebung des Rheins noch erfolglos unterhandelt wurde, nach Mitteln sich um, den preußischen westlichen Provinzen einen Ersatzweg bis an die Nordsee zu verschaffen.

Kanäle und Eisenbahnen, zur Weser und Ems reichend, kamen in Vorschlag und wurden erwogen, bis endlich die Rheinschifffahrts-Konvention vom 31. März 1831 der Verlegenheit abhalf. — Jene Bauprojekte geriethen dann in Vergessenheit, das Eine ausgenommen, welches hier näher beleuchtet werden soll: die Eisenbahn zur Verbindung des Rheins und der Weser. — Anfänglich glaubte man, an einem Schienenwege von der Weser zur Lippe genug zu haben. — Diese Anlage wurde von dem dritten westphälischen Landtage bevorwortet und in dem Landtags-Abschiede vom 22. Juli 1832 gebilligt, unter der Verheißung, sie durch Uebernahme von Aktien zu unterstützen. Bei näherer Erwägung hielt man indeß die Mitbenutzung der Lippe für unzweckmäßig und kehrte zu der Idee des verstorbenen Staats-Ministers von Motz zurück, welcher eine von der Weser bis Köln reichende Eisenbahn empfohlen hatte.

Diesen größeren Plan brachte das Komité zu Minden am Ende des Jahres 1832 öffentlich in Anregung. — (Mittheilungen über die Anlage einer Eisenbahn zur Verbindung des Rheins und der Weser. Minden, bei Eßmann.) Er fand allgemeinen Anklang, und in Bremen, Soest, Werl, Hoerde, Ennepersträße, Elberfeld, Solingen und Köln traten Komités zusammen, sämmtlich in Uebereinstimmung zu wirken entschlossen. Herr Friedrich Harkort zu Wetter entwickelte den Entwurf näher. (Die Eisenbahn von Minden nach Köln, von Friedrich Harkort. 1833.) Auch in Düsseldorf entstand ein Komité, ursprünglich in der Absicht, den Bau einer Zweigbahn von dort bis in die große

Bahn zu veranlassen. So wäre der Rhein auf zwei Punkten erreicht worden, bei Köln und bei Düsseldorf. —

Als demnächst der niederländische Obrist-Lieutenant Bake für die Anlage einer Eisenbahn von Amsterdam bis Köln konzessionirt und die Ausführung dieses Werkes erwartet wurde, schien es hinreichend, für die Rhein-Weser Bahn allein den kürzeren Weg auf Düsseldorf im Auge zu halten, indem dann die Verbindung mit Köln durch die holländische Bahn gewonnen wäre. —

Während der Zögerungen, welche die vielseitige Erörterung des Plans veranlaßte, trat an einigen Orten die Idee hervor, ihn stückweise zur Ausführung zu bringen, und es entstanden in Düsseldorf und Elberfeld zwei Aktien-Vereine, welche die Bahnstrecke von Düsseldorf bis Elberfeld und von Elberfeld bis Witten, als zwei besondere Unternehmungen, zu erbauen sich vorsetzten. — Erfolgte dieses, so würden für das Unternehmen die Kräfte zersplittert, auf Lokalinteressen hingewiesen und das Ganze aufs Ungewisse hinausgeschoben sein. — Das Komité zu Minden glaubte daher, im allgemeinen Interesse den ursprünglichen Plan festhalten zu müssen. — Es erbat und empfing die Genehmigung zur Bildung einer Gesellschaft für die Rhein-Weser Bahn mit einem Aktienfonds von 4 Millionen Thaler. —

Unter dem 18. Juni 1836 erschien der von diesem Komité ausgearbeitete Prospekt, mit einer Denkschrift, welche die Resultate jahrelang gesammelter Ermittelungen der Ertragsfähigkeit dieser Unternehmung darlegte, über die der Bahn zu gebende Richtung sich aussprach und den Kostenanschlag rechtfertigte. — Als nächster Zweck war eine Bahn von Minden nach Elberfeld bezeichnet, das Betriebskapital zu 3,800000 Thlr. berechnet und der Vorschlag gemacht, dasselbe durch 19000 Aktien à 200 Thlr. aufzubringen. Es war auf die Fortsetzung der Bahn bis Köln hingedeutet und bemerkt, daß die Verbindung mit dem Rheine zugesichert sei. Der Beschluß hierüber war einer General-Versammlung vorbehalten und der Bekanntmachung ein Reskript des Finanz-Ministers vom 17. August 1835 vorgedruckt, das darauf hinwies, wie nur von zuverlässigen Personen Aktienzeichnungen angenommen werden sollten. —

Am 28. und 29. September 1836 war in Minden die erste General-Versammlung der Aktionäre der projektirten Rhein-Weser Eisenbahn. — Aus dem Berichte des Komités über den Fortgang des Unternehmens erfuhr man, daß die Summe von 3,000000 Thlr. durch Aktien schon gedeckt, mithin eine der Hauptbedingungen, an welche die Konzession der Bahn vom 19. Juni 1836 geknüpft worden, mehr als erfüllt sei. — Mit den „Allgemeinen Bedingungen“, welche den Eisenbahn-Unternehmungen in den Königl. preußischen Staaten zur Vorbereitung der Allerhöchsten Bestätigung der Gesellschaft und Ertheilung der Konzession zu Grunde zu legen sind, erklärte die Versammlung, vorbehaltlich einiger näher erörterten und der Sorge des künftigen Verwaltungsraths empfohlener Modifikationen, sich einverstanden. Die Stadt Köln wurde als Endpunkt der Bahn bestimmt, und damit von einer direkten Linie auf Düsseldorf, so wie von der Möglichkeit, über Düsseldorf nach Köln zu gelangen, abstrahirt. — Die Entscheidung, ob die Bahn von Elberfeld

durch das untere Wupperthal nach Köln, oder von Elberfeld bis zu einem Scheidepunkte in der Rheinebene zu ziehen sei, von wo ab sie in zwei Arme nach Düsseldorf und Köln sich theilen und gleichzeitig diese beiden Städte verbinden würde — glaubte die Gesellschaft sich noch vorbehalten zu dürfen, wollte aber event. doch für die erstere Richtung sich entschieden haben.

Hiernächst wurde zur Abfassung des, der Allerhöchsten Genehmigung vorzulegenden Gesellschafts-Statuts geschritten; nachdem die Rhein-Weser Eisenbahn-Gesellschaft durch Unterzeichnung der, das Statut in sich fassenden Stiftungsurkunde sich förmlich konstituirt hatte, schritt man zur Wahl des Verwaltungsraths. Dieser erließ sofort eine Aufforderung zu Zeichnungen, Behufs Ergänzung des auf 5,600000 Thlr. (in 28000 Aktien à 200 Thlr.) veranschlagten ganzen Anlage-Kapitals, in folgender Form: „Ich Unterzeichneter erkläre, mich bei dem Unternehmen einer Eisenbahn-Anlage zur Verbindung der Weser mit dem Rheine mit . . . . . . Aktien, jede zu 200 Thlr. preuß. Kourant, betheiligen zu wollen. — Ich verpflichte mich hierdurch, für obige Zahl von Aktien, oder für so viel, als mir davon zugesichert wird, der in der General-Versammlung zu Minden am 28. September 1836 gerichtlich konstituirten Rhein-Weser Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft mit allen Rechten und Verpflichtungen beizutreten und unterwerfe mich den Bestimmungen des von jener General-Versammlung vereinbarten Statuts."

In der zweiten General-Versammlung der Aktionäre zu Minden, am 2. Mai 1837, wurde über die bisherige Thätigkeit des Verwaltungsraths Bericht erstattet, der Verwaltungsrath ergänzt, die Richtung der Bahn von Elberfeld nach Köln bestimmt, auch der Bauplan festgestellt.

Die Königl. Genehmigung des Statuts erfolgte durch nachstehende Kabinets-Ordre:

„Nach Ihrem Antrage vom 14. v. M. will Ich der Gesellschaft, welche sich zum Zwecke der Begründung einer Eisenbahn zur Verbindung des Rheins mit der Weser, mittelst der anliegenden gerichtlichen Verhandlung vom 28. September v. J. unter dem Namen „Rhein-Weser Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft" gebildet hat, die Rechte einer Korporation hiermit verleihen, und das in jener Verhandlung enthaltene Statut hierdurch bestätigen, jedoch nur unter dem ausdrücklichen Vorbehalte:

„daß die gedachte Rhein-Weser Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft alle Bestimmungen und Bedingungen, welche über die Verhältnisse zum Staate und zum Publikum für die Eisenbahn-Unternehmungen im Allgemeinen oder für die in Rede stehende Unternehmung insbesondere angehen werden, ebenso nachzukommen verbunden bleibt, als wenn solche der gegenwärtigen Verleihung und Bestätigung beigefügt wären."

Dabei setze Ich noch besonders fest:

1) daß zu §. 1 des Statuts, zur Feststellung der Bahnlinie, welche nach den vorliegenden Angaben, von Minden, in der Richtung auf Bielefeld, Lippstadt, Unna, Witten, nach Elberfeld, und von dort in der Richtung auf Opladen, Mülheim, nach Deuz geführt werden soll, ingleichen zur Feststellung des Bauplanes für die Bahn, zu §. 13 des Statuts, zur Bestimmung der Höhe des Reservefonds, welcher im Falle des eigenen Betriebes zur Transport-Beförderung von Seiten der Gesellschaft gebildet werden soll, zu §§. 27 und 33 des

Statuts, zur Festsetzung der Verhältnisse derjenigen Gesellschafts-Beamten, welche zur Handhabung der Polizei auf der Bahn bestellt werden, so wie zu §. 43 des Statuts, zur Gültigkeit des Beschlusses über die Auflösung der Gesellschaft Ihre vorgängige Genehmigung erforderlich bleiben soll; und

2) daß die in §. 12 des Statuts gedachte Transport-Beförderung auf der Bahn erst nach vorgängiger Vereinbarung mit dem General-Postmeister unternommen werden darf. —

Zugleich will Ich, im Anerkenntnisse der Gemeinnützigkeit der Unternehmung, der Rhein-Weser Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft für die Ausführung der Bahn in der festzusetzenden Richtung, so wie der dazu gehörigen Anlagen, das Recht: die erforderlichen Grundstücke im Wege der unfreiwilligen Expropriation eigenthümlich zu erwerben, oder vorübergehend zu benutzen, hiedurch in eben dem Maaße und Umfange bewilligen, wie solche in den einzelnen Landestheilen für die Anlage öffentlicher Kunststraßen gesetzlich besteht, mit der Bestimmung, daß dieses Recht nur unter besonderer Leitung der betreffenden Regierungen ausgeübt werden darf.

Die gegenwärtige Verleihung und Bestätigung, deren Widerruf Ich Mir vorbehalte, falls das Statut oder eine der oben beigefügten oder vorbehaltenen Bestimmungen und Bedingungen verletzt oder nicht befolgt würde, ist nebst dem Statute durch die Amtsblätter der betreffenden Regierungen bekannt zu machen.

Berlin, den 31. August 1837.

(gez.) Friedrich Wilhelm."

Indeß hatten sich bereits die Spuren der übertriebenen Spekulation bei anderen Gesellschaften gezeigt; — es hatte sich ausgewiesen, daß die generellen Baupläne und die Kosten-Anschläge oft äußerst unzulänglich bearbeitet waren, und daß hier und da große Summen mehr erforderlich wurden, als man angegeben hatte. Die künstlich übertriebenen Aktienprämien sanken rasch herab, und die Erwartung der Spekulation sah sich getäuscht. — Jetzt begannen die Einzahlungen, und die Folge davon war Verschleuderung der Papiere von Seiten derjenigen, welche sich in Erwartung eines leichten Gewinns zu hoch betheiligt hatten, und die sich nur auf solche Weise von den Verlegenheiten befreien konnten, welche die Einzahlung ihnen nothwendig bereitete. — Diese Verschleuderung zerstörte völlig das Vertrauen zu den Aktien, welches schon durch die hier und da hervorgetretene Unzulänglichkeit der Kosten wankend geworden war, und der unausbleibliche Erfolg war, daß fast alle diese Papiere ohne anderen Grund und eine nähere Prüfung eben so sehr unter ihren Werth sanken, als sie kurz vorher — kaum ½ Jahr lag zwischen diesen Krisen — ohne Grund überschätzt worden waren.

Eine weitere Folge war nun der Wunsch, sich von den eingegangenen Verpflichtungen zu befreien. — Zahlungsweigerung von Seiten zu stark Betheiligter, verbunden mit manchen Operationen, wachsendes Mißtrauen zu erregen, brachte auch die soliden Zeichner in Verlegenheit, und sie hielten zurück, aus Furcht vor Verlusten, die bei sich wahrscheinlich ergebender Zahlungsunfähigkeit mancher Gesellschaftsmitglieder allein auf sie zurückzufallen droheten. — In diesen Zeitpunkt, wo die nachtheilige Rückwirkung dieser bei anderen Bahnen eingetretenen Verhältnisse fühlbar wurde, trat nun gerade

die erste Einzahlung der Rhein-Weser Bahn, und alle Folgen dieser Krisis wurden sichtbar durch mangelhaftes Einzahlen der eingeforderten Aktienrate. —

Die Vorwände, unter welchen man die Weigerung zur Zahlung brachte, waren angebliche Muthmaßungen:

1) auch hier werde man mit dem Kapital bei weitem nicht ausreichen;
2) die Bahn werde nicht rentiren;
3) es werde ein großer Theil der Betheiligten sich als zahlungsunfähig ergeben.

Die Vorstände der Gesellschaft sahen dadurch sich genöthigt, gegen die säumigen Zahler den Rechtsweg zu betreten, und erlangten in zweiter Instanz mehrere günstige Erkenntnisse, was viele Nachzahlungen zur Folge hatte. —

In der General-Versammlung am 14. Mai 1839 wurde jedoch, weil man einsah, daß auf dem betretenen Wege das Unternehmen nicht zu Ende zu bringen sei, die Frage über Auflösung der Gesellschaft zur Sprache gebracht, genehmigt, und deshalb namentlich beschlossen:

1) die Einstellung aller den Fortbau zum Gegenstande habenden Geschäfte und Arbeiten;
2) die Veräußerung des der Gesellschaft gehörigen beweglichen und unbeweglichen Vermögens;
3) die Feststellung und Einziehung der Aktivforderungen, namentlich der rückständigen Aktienraten;
4) die Berichtigung der vorhandenen Schulden und Auflösung der bestehenden Verbindlichkeiten.

Mit definitiver Beendigung dieser Geschäfte tritt die Auflösung der Gesellschaft ins Leben, wenn dann nicht Verhältnisse eintreten, die das Fortbestehen der Gesellschaft nothwendig machen. — Ist dieser Fall nicht vorhanden, so ist die Direktion hierdurch ermächtigt und verpflichtet, die Auflösung der Gesellschaft bei den betreffenden Behörden in Antrag zu bringen.

Die Direktion ward ersucht, nach Kräften und Gelegenheit, dem Beschlusse gemäß, mit möglichster Kostenersparniß zu verfahren. —

Die Verhandlungen der auf den 20. Mai 1840, den Statuten gemäß, zusammenberufenen General-Versammlung der Rhein-Weser Eisenbahn-Gesellschaft mußten sich zwar darauf beschränken, den Verwaltungsrath durch neue Wahlen zu ergänzen, und der Direktion zu empfehlen, den betretenen Weg, durch Abwickelung aller, von einer früheren Verwaltung eingegangenen, aber nur theilweise anerkannten Verbindlichkeiten, und durch Fortsetzung des gerichtlichen Verfahrens gegen die saumseligen Remittenten, mit Nachdruck zu verfolgen, weil blos dadurch dem Unternehmen wieder aufgeholfen werden könne. Es hatten sich indeß Deputirte der Hannoverischen Eisenbahn-Komités eingefunden, deren Mittheilungen der Sache einen neuen Impuls zu geben versprachen, und es stellte sich überhaupt die Ueberzeugung heraus, daß keine Bahnlinie so günstig sein könne, für die Verbindung von Elbe, Weser und Rhein, wie die über Minden. Die Gesellschaft blieb auch ferner konstituirt, um die Klagen gegen diejenigen Aktionäre, welche ihre Zahlungen verweigert haben, kräftiger fortsetzen zu können. Gleichwohl war von Seiten

des Staats der Gesellschaft aufgegeben, sich binnen 6 Monaten kategorisch zu erklären, ob sie die Bahn bauen wolle; im entgegengesetzten Falle werde ihr die Konzession dazu genommen.

Nachdem auch ein Versuch des Magistrats von Minden, im August 1840, zur Aufrechthaltung des Unternehmens vergeblich gewesen war, und in mehreren Staaten die Gerichte andere Ansichten über die Zahlungsverpflichtung der Aktionäre zu haben schienen, als die preußischen und sächsischen Obergerichte, konnte auch die faktische Vernichtung des schönen Projekts nicht verhindert werden. —

Schon früher hatten die preußischen Staatsbehörden die Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Halle über Kassel nach Lippstadt auf Staatskosten angeordnet (z. v. die Darstellung dieses Projekts). Offenbar ist das Terrain auf dieser Strecke schwieriger als auf der Linie nördlich des Harzes von Magdeburg über Braunschweig, Hannover und Minden. Aber die Interessen der Staaten, durch welche die erstere Linie sich hinzieht (des Großherzogthums Sachsen-Weimar, des Herzogthums Sachsen-Gotha und des Kurfürstenthums Hessen), sind auch sehr stark. Die Ausführbarkeit dieser Eisenbahn ist durch die vollendeten Vorarbeiten dargestellt. Die Staatsbehörden verloren die leichter herzustellende Verbindung nördlich des Harzes nicht aus den Augen, damit von beiden Linien diejenige gewiß zur Ausführung komme, auf welcher die dazwischen liegenden nicht-preußischen Staaten zuerst auf angemessene Bedingungen hinsichtlich der Richtung und der Durchfuhr den Bau gesichert haben würden.

Die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft, welcher die Ausführung der Bahn von der größten Wichtigkeit ist, nahm gleichzeitig den Plan wieder auf; ihr Verwaltungsrath bewilligte am 4. März 1841 die zu den Vorarbeiten erforderlichen Kosten, und schon am 16. August 1841 konnte die Direktion demselben in einer ferneren Versammlung folgende Resultate mittheilen:

1) Der König habe geruht, schon bei den Vorarbeiten eine erhebliche Unterstützung zu gewähren, indem der Direktion die Summe von 40000 Thlr. zu diesem Zwecke überwiesen wurde. — Auch habe der König, nach einer von dem Staats-Ministerium am 31. v. M. an die Direktion erlassenen Bescheidung, mehrere begünstigende Maaßnahmen genehmigt, auch insbesondere festgesetzt, daß hinsichtlich der Richtung der Eisenbahn zwischen dem Anfangs- und dem Endpunkte, bis zur Beendigung der Vorarbeiten und Vorverhandlungen, in keiner Art eine Zusicherung ertheilt oder anderweite Bestimmung getroffen werden solle. —
2) Die technischen Vorbereitungen seien so kräftig betrieben, daß solche bald auf allen Abtheilungen beendigt sein würden.
3) Die begonnene Aktienzeichnung sei eingestellt, weil die Fonds zu den Vorarbeiten durch das Königl. Geschenk gesichert worden, und man sich nicht im Voraus habe die Hände binden wollen.
4) Gegen die liquidirende Rhein-Weser Gesellschaft sei vom Staate ihnen keinerlei Verpflichtung auferlegt, und über den Preis für Benutzung ihrer Karten und Pläne habe man sich nicht einigen können. —

Im April 1842 erschien ein Bericht des Vice-Präsidenten der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, Herrn Hansemann, über die Vorarbeiten und Verhandlungen wegen Weiterführung der Rheinischen Eisenbahn von Köln bis zur Landesgrenze bei Minden, aus welchem ich Folgendes entnehme:

Die für den Betrieb günstigste Linie, ohne unverhältnißmäßige Kostenvermehrung zu erlangen, und der Bahn so viel Verkehr wie möglich zuzuwenden, ist, unter den gegebenen Terrainverhältnissen, die Aufgabe gewesen. — Das Aufsuchen und Projektiren der Linie geschah in 5 Hauptabtheilungen, deren jeder ein Techniker vorgesetzt war. Das gesammte technische Personal belief sich zu Ende 1841, exkl. der Hülfsarbeiter, auf 35 Personen. Im Januar 1842 waren für 58 Meilen Eisenbahnlänge die Kostenanschläge angefertigt, und überhaupt (mit Einschluß der auf verschiedenen Strecken untersuchten mehrfachen Linie und der im Hannoverischen durch das diesseitige Personal nivellirten 20 Meilen) etwa 100 Meilen vermessen und nivellirt.

Außer Deutz und Minden war Bielefeld als fester Punkt gegeben, der nicht umgangen werden konnte, weil dort der Teutoburger Wald einen von der Natur gewiesenen Uebergang gewährt.

Zwischen Bielefeld und Deutz waren folgende Hauptrichtungen in Erwägung zu ziehen:

1) Ueber Elberfeld und Hagen.

Diese Linie hat, in Bezug auf Gewerbthätigkeit und Bevölkerung, entschiedene Vorzüge. Dies gilt für die Strecke vom Rheinthale bis Unna.

2) Von Unna bis Bielefeld

Die geradeste Richtung führt über Hamm, Beckum, Oelde, Gütersloh. Zwischen Hamm und Gütersloh sind 3 verschiedene Linien nivellirt worden. — Diese Nivellements zeigten, daß in dieser Richtung nur mit unverhältnißmäßigen Kosten gute Steigungs-Verhältnisse zu gewinnen waren, und es stellte sich die Nothwendigkeit heraus, von Unna entweder über Soest und Lippstadt nach Bielefeld zu gehen, oder über Hamm, mit Umgehung der münsterischen Höhen, die Gegend von Lippstadt und von da Bielefeld zu erreichen. Hieraus ergiebt sich, daß in der Nähe von Lippstadt ein zweiter Festpunkt liegt. —

3) Von Deutz über Düsseldorf, Duisburg, mit Umgehung der bergischen und märkischen Gebirgszüge, nach Lippstadt.

Diese Linie, auf welcher eine nicht unbedeutende Personen- und Güter-Frequenz, insbesondere ein starker Kohlenverkehr Statt finden wird, steht gleichwohl hinter der Linie über Elberfeld und Hagen hinsichtlich der aufzunehmenden Gewerblichkeit und Bevölkerung zurück, und ist auch länger; sie hat dagegen einen großen Vorzug durch geringere Kostspieligkeit und günstigere Steigungs-Verhältnisse. —

Diese Hauptrichtung zerfällt zwischen Dortmund und Lippstadt in 2 Unterabtheilungen:

a. von Dortmund über Unna und Hamm nach Lippstadt, mit besonders günstigen Steigungs-Verhältnissen;

b. von Dortmund über Unna, Werl, Soest nach Lippstadt, mit weniger

günstigen Steigungs-Verhältnissen und größeren Kosten, dagegen aber kürzer als die vorhergehende. —

So ergeben sich die 3 Hauptrichtungen, welche in den Ueberschlägen bearbeitet und genannt sind:

A. Elberfelder Linie;
B. Duisburg-Hammer Linie;
C. Duisburg-Soester Linie.

Der Scheidepunkt im Rheinthale ist Mehlbroich, der gemeinschaftliche Vereinigungspunkt Lippstadt. Auf den Grund übereinstimmender Instruktionen sind für diese Linien genaue Kosten-Anschläge gefertigt, dann gegen einander geprüft und festgestellt, und danach ist das Maximum der Kosten anzunehmen für die vollständige Herstellung der Eisenbahn von Deutz nach Minden, mit Ausschluß der Kosten des Bahngestänges für ein zweites Geleise und des Betriebs-Inventars:

| | | | |
|---|---|---|---|
| A. | Elberfelder Linie | . . . . . . . . . . . | 21,027000 Thlr. |
| B. | Duisburg-Hammer Linie | einschließlich zweier | 13,500000 „ |
| C. | Duisburg-Soester Linie | Zweigbahnen . . | 13,866000 „ |

Die Längen-Verhältnisse sind:

a. Elberfelder Linie.

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1) Deutz-Mehlbroich . . | 4802 | Ruthen | oder | 2,401 | Meilen |
| 2) Mehlbroich-Lippstadt . | 34624,2 | „ | „ | 17,312 | „ |
| 3) Lippstadt-Minden . . | 24308,8 | „ | „ | 12,154 | „ |
| Summa | 63735 | Ruthen | oder | 31,867 | Meilen. |

b. Duisburg-Hammer Linie.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1) Deutz-Mehlbroich . . | 4802 | Ruthen | oder | 2,401 | Meilen |
| 2) Mehlbroich-Lippstadt . | 45798,7 | „ | „ | 22,899 | „ |
| 3) Lippstadt-Minden . . | 24308,8 | „ | „ | 12,154 | „ |
| Summa | 74909,5 | Ruthen | oder | 37,454 | Meilen. |

c. Duisburg-Soester Linie.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1) Deutz-Mehlbroich . . | 4802 | Ruthen | oder | 2,401 | Meilen |
| 2) Mehlbroich-Lippstadt . | 42961,7 | „ | „ | 21,482 | „ |
| 3) Lippstadt-Minden . . | 24308,8 | „ | „ | 12,154 | „ |
| Summa | 72075,5 | Ruthen | oder | 36,037 | Meilen. |

Gemeinschaftlich für alle Linien ist die Strecke von Deutz bis Mehlbroich; sie liegt theils horizontal, theils hat sie Steigungen von $\frac{1}{2000}$ bis $\frac{1}{3000}$.

Die Elberfelder Linie von Mehlbroich bis Lippstadt gehört zu den schwierigsten.

Als Norm wurde angenommen, daß kein weniger gutes Gefälle als $\frac{1}{300}$ vorkommen, und daß dieses durch Anlage geneigter Ebenen erreicht werden solle, wenn kein anderes Mittel dazu vorhanden sei. Die Höhenzüge zwischen dem Rheinthale und Elberfeld, so wie zwischen Wupper und Ennepe sind (wenn keine geneigten Ebenen angenommen werden) nur mit steileren Steigungen, selbst von $\frac{1}{100}$, und durch Tunnelbauten zu überwinden. —

Zwischen dem Rheinthale und Elberfeld heißt der höchste zu übersteigende und nicht zu umgehende Punkt Vohwinkel. Bis dahin, und noch etwas weiter in der Richtung auf Elberfeld, läuft die Bahn, nachdem sie mittelst der geneigten Ebene die Haupthöhe erreicht hat, nahe neben der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn. — Die Bahn überschreitet dann unfern Vohwinkel durch Ueberbrückung dieselbe, entfernt sich nördlich von ihr und legt sich in die Nähe des Düsseldorf-Elberfelder Bahnhofes, nachdem sie bei Elberfeld über das Wupperthal vermittelst eines 150 Ruthen langen, 65 Fuß hohen Viadukts geführt ist.

Die Bahnführung entlang der aus mehreren, mit besonderen Namen versehenen Gemeinden bestehenden Stadt Barmen ist etwas weniger kostspielig. Ein kurzer Tunnel ist wegen eines Kirchhofes, welchen der Bahnzug trifft, erforderlich. Das kostspieligste Werk ist ein abermaliger Wupper-Uebergang am Ende von Barmen (Rittershausen), welcher eine 134 Ruthen lange und 50 Fuß hohe Ueberbrückung erheischt. —

Für Elberfeld und Barmen — zusammen nahe 1 Meile lang — sind 3 Bahnhöfe projektirt: einer neben dem Düsseldorf-Elberfelder Bahnhofe, der zweite an der Grenze von Barmen und Elberfeld, der dritte in der Mitte von Barmen.

Die Wasserscheide zwischen Wupper und Ennepe wird mittelst zweier geneigten Ebenen überschritten. Am Fuße der ersten wird ein Bahnhof angelegt, wo sich die benachbarte Stadt Schwelm und mehrere bevölkerte Ortschaften anschließen können. Die Bahn läuft vom Fuße der zweiten geneigten Ebene, an den rechtsseitigen Geländen der Ennepe, bis in die Nähe von Hagen. — Für die gewerbsame, starke Bevölkerung des Enneperthals sind, außer dem Bahnhofe zu Hagen, noch 2 Bahnhöfe projektirt. Das Volmethal wird durch einen 190 Ruthen langen, 65 Fuß hohen Viadukt überschritten.

Um von Hagen zum Ruhrübergange zu gelangen, soll die Bahn sich nach Westhofen wenden, von dort an Schwerte vorbeiführen, das Ruhrgebirge bei Opherdicke mittelst eines 150 Ruthen langen Tunnels durchbrechen und über Bilmerich die Gegend von Unna erreichen. Dann nimmt sie die Richtung nach Lippstadt über Werl und Soest. Zwischen Hagen und Werl würden 6 bedeutende Ueberbrückungen oder Dammschüttungen von 60 bis 80 Fuß Höhe erforderlich. Das Gefälle ist folgendes:

Von Mehlbroich steigt die Bahn auf etwa ¾ Meilen 1:654. Alsdann ist das Gefälle, mit Ausnahme der drei geneigten Ebenen, bis Werl fast überall 1:300 und nur auf kurzen Strecken besser, von Werl bis Lippstadt nur selten 1:350 bis 1:400, meistens 1:555 bis :2100.

Auf der Duisburg-Hammer Linie, zwischen Mehlbroich und Lippstadt, ist das Terrain bis in die Nähe der Ruhr sehr günstig, wogegen die Ruhrbrücke bei Altstacken das wichtigste Bauwerk der Linie ist, auch das Inundations-Gebiet der Ruhr eine beträchtliche Dammschüttung erfordert.

Von Dallwig bis Dortmund ist die Richtung der Bahn im Emscher Thale theils durch das südlich liegende Gebirge bedingt, theils in Hinsicht auf die Berührung wichtiger Gewerbspunkte festgestellt worden. So wurde

sie so nahe, wie der Gebirgszug nur erlaubte, der Stadt Essen gelegt; so konnte sie auch nicht von da in gerader Richtung nach Dortmund geführt werden, weil das Gebirge bei Kastrop nördlich weit vorspringt. — Um den hieraus entstehenden Umweg abzukürzen, wird die Bahn hier durch die Abhänge des Gebirges mit nicht unbeträchtlichen Erdarbeiten durchgeführt.

Von Dortmund bis Unna sind die Erdarbeiten auf der ganzen Strecke die bedeutendsten. Die Linie liegt hier auf den Abhängen des Gebirges. — Auch von Unna nach Hamm sind die Erdarbeiten wegen des zum Theil etwas welligen Terrains und wegen Ueberschreitung des Thals der Seeseke nicht unbeträchtlich. —

Es ist wichtig, daß die Bahn Dortmund aufnimmt, weil hier der Anschlußpunkt für Hagen, Herdecke und die bevölkerten und gewerbthätigen nahe liegenden Ruhrufer sein wird; sondern auch deshalb, weil bei Dortmund und dem benachbarten Hörde reichhaltige Steinkohlenzechen im Betriebe sind. — Die Stadt Dortmund erhält überhaupt vermittelst der Eisenbahn eine große Aufmunterung, ihre glückliche Lage in der Mitte zwischen einem kornreichen und einem gewerbtreibenden Lande und in der unmittelbaren Nähe der Steinkohlen-Produktion besser als bisher zu benutzen.

Auf die Berührung von Unna, obgleich durch sie zwischen Dortmund und Hamm die Bahn verlängert wird, ist deshalb Werth gelegt worden, weil Unna der nächste Anschlußpunkt für Iserlohn und Menden sein konnte.

Das im Vorstehenden in Beziehung auf Dortmund und Unna Gesagte ist der Grund, weshalb die Bahnrichtung nicht von Gelsenkirchen an, die vorspringenden Bergabhänge bei Kastrop gänzlich vermeidend, nördlicher über Lünen nach Hamm projektirt wurde. Diese Richtung würde die Bahn um etwa anderthalb Meilen abkürzen.

Auf der ganzen Strecke ist das Gefälle, in Beziehung auf die praktische Wirkung, einer Horizontale fast gleich zu achten; auf etwa 7 Meilen ist es $\frac{1}{750}$ — $\frac{1}{900}$, sonst $\frac{1}{1000}$ — $\frac{1}{3000}$ u. s. w.

Die Duisburg-Soester Linie trennt sich zwischen Dortmund und Unna, unweit letzterer Stadt von der Duisburg-Hammer. — Alsdann zieht sie sich, bei Unna etwas höher als die Duisburg-Hammer Linie liegend, über Werl nach Soest, wo sie mit der Elberfelder Linie sich vereinigt, so daß die Strecke von Soest bis Lippstadt mit der letztern Linie gemeinschaftlich ist.

Die Duisburg-Soester Linie unterscheidet sich von der Duisburg-Hammer in Folgendem:

1) sie kostet einige hunderttausend Thaler mehr;
2) sie ist um starke anderthalb Meilen kürzer, wird jedoch diesen Vorzug verlieren, wenn die Duisburg-Hammer Linie über Lünen geführt wird;
3) sie hat zwischen Unna und Lippstadt häufig ein Gefälle von 1:300 bis 1:400, welches nicht so wesentlich zu verbessern ist, daß sie in Beziehung auf günstige Steigungen der Duisburg-Hammer gleich stände.

Von Lippstadt bis Minden, gemeinschaftliche Strecke für alle Linien.

Die geradeste und ohne Zweifel zugleich auch mit den niedrigsten Kosten auszuführende Linie von Lippstadt bis an den Abhang des Teutoburger Wal-

des, wo dieser bei Bielefeld überschritten werden muß, geht über Rietberg. In Beziehung auf die Frequenz ist jedoch, bei nicht zu großem Kostenunterschiede, eine Linie vorzuziehen, welche sich den Städten Wiedenbrück und Rheda nähert und die gewerbsame Stadt Gütersloh berührt; und es wird nur noch die Frage sein, ob die ganz gerade Richtung über Rietberg, oder ob die über Gütersloh einzuschlagen sei. Die Entscheidung hierüber wird davon abhängig zu machen sein, in welchem Maaße die Gemeinde Gütersloh zur Verminderung der Kosten beiträgt.

Das ausgezeichnet günstige Gefälle der Duisburg-Hammer Linie findet auch von Lippstadt bis Gütersloh noch Statt. — In der geraden Richtung ist das Terrain zwischen diesen beiden Städten fast horizontal, also für das Gefälle noch günstiger als die über Wiedenbrück und Rheda führende Linie.

Von Gütersloh bis Herford ist es unmöglich, ein der Horizontale sich näherndes Gefälle beizubehalten. Nur mit bedeutenden und kostspieligen Arbeiten ist es zu erlangen, daß auf dieser Strecke kein schlechteres Gefälle als 1:200 vorkommt.

Das Thal der Werra bestimmt von Herford bis Rehme, wo dieser Fluß in die Weser fällt, den Bahnzug; die Beschaffenheit dieses Thals bedingt 3 Ueberbrückungen des Flusses. Bei Rehme soll die Bahn die Weser überschreiten und am rechten Ufer derselben durch die Porta Westphalica nach Minden geführt werden.

Von Herford nach Minden wird, allerdings mit Aufwand von Kosten, ein günstiges Gefälle erreicht, indem es nirgends weniger gut ist, als $\frac{1}{600}$.

## Frequenz-Verhältnisse.

Die gewerblichen und statistischen Verhältnisse auf den verschiedenen Konkurrenz-Linien hat der Regierungs-Rath v. Egidy ermittelt und dabei folgenden Weg eingeschlagen:

Um die Personen-Frequenz zu ermitteln, wurde aus den auf den Eisenbahnen in Belgien, auf der Leipzig-Dresdener und auf der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn gemachten Erfahrungen das Verhältniß aufgesucht, in welchem die von diesen Bahnen nahe oder mittelbar berührte städtische, d. h. ihrer Masse nach überwiegend gewerbtreibende, Bevölkerung zu der Gesammtzahl der Reisenden stand; dann wurde, aus der Vergleichung der wirklichen Einnahmen des Personen-Transports mit dem Tarif, die Längeneinheit, welche jede Person durchschnittlich durchreist hatte, berechnet. Die also gefundenen Zahlen wurden auf die städtischen Bevölkerungsverhältnisse der Konkurrenz-Linien analog angewendet. Um jede Ueberschätzung zu vermeiden, wurde angenommen: daß nur auf der Strecke von Köln über Elberfeld bis Hagen die unmittelbar anschließende (d. h. die ganz nahe oder höchstens nur 600 Ruthen von der Bahn entfernt liegende) städtische Bevölkerung 4 Mal, auf allen übrigen Strecken aber nur 2,875 Mal, in einer durchschnittlichen Länge von 5 Meilen, die Eisenbahn benutze, und daß die zwar nicht direkt anschließende, jedoch in andern Beziehungen auf die Bahn angewiesene städtische Bevölkerung sich Einmal auf eine gleiche Länge bewege. — Sodann wurde

die durch den Zugang der Rekruten und die Entlassung der ausgedienten Soldaten in Friedenszeiten hervorgerufene regelmäßige, der Eisenbahn zufallende Truppenbewegung berechnet und — auf eine Länge von 5 Meilen reduzirt — der Frequenz zugesetzt. Der Personenverkehr, welcher der Bahn als einer, das westliche und das nordöstliche Europa verbindenden, zugeführt wird, ist nicht mit in Rechnung gebracht worden.

Wurde die also gefundene Anzahl der durchschnittlich auf eine Länge von 5 Meilen sich bewegenden Personen auf die ganze Länge der Bahn reduzirt, so ergab sich als Hauptresultat folgende Frequenz:

a. auf der Elberfelder Linie . . 187198 Personen,
b. „ „ Duisburg-Hammer . 132289 „
c. „ „ Duisburg-Soester . 135995 „

Zur Ermittelung des Güterverkehrs sind zusammengestellt:

1) die Steinkohlentransporte, welche nach den bestehenden Verhältnissen der Bahn zufallen werden;
2) die auf die Bahn kommenden Salztransporte;
3) die Gewichtsmasse der auf der Bahn zu transportirenden Kolonialwaaren, Seefische, Wein, Branntwein, Wolle und Leder, nach Maaßgabe ihres Verbrauchs und ihrer Beziehungsorte;
4) die Transportmassen, welche — außer der unter 1, 2 und 3 aufgeführten — in Folge lokaler Konsumtions- oder Gewerbs-Verhältnisse auf der Bahn zu befördern sein werden.

Die Länge der Bahnstrecken, welche jeder Transport-Gegenstand durchläuft, ist zuerst auf die Einheit von 5 Meilen, und demnächst auf die ganze Länge der Bahn reduzirt worden.

Für diese Länge ergiebt sich hiernach ein Güterverkehr für die

| | Elberfelder Linie. | Duisburg-Hammer. | Duisburg-Soester. |
|---|---|---|---|
| Salztransporte . . . . . . | 100825 Ztr. | 103011 Ztr. | 107002 Ztr. |
| Steinkohlen . . . . . . . . | 262962 „ | 605682 „ | 647301 „ |
| Ueberseeische Waaren, Getränke, Wolle und Leder . . . . . | 256028 „ | 234484 „ | 231484 „ |
| Sonstige, bei Betrachtung der einzelnen Kreise erwähnte Gegenstände . . . . . . . . . | 529940 „ | 339845 „ | 349908 „ |
| Zusammen . | 1,149755 Ztr. | 1,283022 Ztr. | 1,335695 Ztr. |

In kleineren Zahlen ausgedrückt, stellt sich hiernach das Verhältniß der verschiedenen Linien nach vorhergehender Reihenfolge sehr nahe wie 88:98 und :102.

Die genauen Angaben, welche, gestützt auf die von dem Königl. General-Postamte mitgetheilten Notizen, über die Anzahl der mit Postanstalten und mit Lohnfuhrwerk beförderten Personen aufgestellt sind, ergeben, daß der schon bestehende Personenverkehr auf den in der Richtung der Bahn führenden Straßen sich

auf der Elberfelder Linie nur . 5,122 mal,
" " Duisburg-Hammer nur 4,237 "
" " Duisburg-Soester nur 4,188 "

zu vermehren brauche, um die oben angeführte Höhe der Frequenz zu erreichen. Ein solches Verhältniß der Zunahme des Personenverkehrs, wenn Eisenbahnen ihn aufnehmen, ist in Belgien und Deutschland durch mehrfache Erfahrung bereits außer Zweifel gestellt.

Der Güterverkehr ist auch aus der gegenwärtigen Frequenz der Chausseen berechnet, indem der aus der Chausseegeld-Einnahme ermittelten Gütermasse die Salztransporte und die Kohlen, welche zur Zeit chausseegeldfrei oder auf anderen, als den bei Berechnung aus der Chausseegeld-Einnahme berücksichtigten Wegen befördert wurden, hinzugesetzt sind.

Hiernach würde sich der Güterverkehr, auf die ganze Bahnlänge berechnet, noch um 400000 bis 600000 Ztr. höher stellen als oben angenommen ist. Außer diesen Verhältnissen sind noch folgende zu berücksichtigen:

1) der Umstand, daß die Bahn eine den Westen und den Osten Europa's verbindende sein wird, ist, wie bereits oben angeführt, bei Berechnung der Frequenz nicht mit in Anschlag gebracht, wird aber unzweifelhaft auf die Vermehrung des Verkehrs starken Einfluß haben.

2) In Folge der Bahnanlage wird die Steinkohlen-Produktion und ihr Absatz nach den Konsumtions-Orten beträchtlich zunehmen.

3) Eben so ist keine Rücksicht genommen auf die großen Etablissements, welche an den Stätten der Kohlen-Produktion und in den gewerbreichen, von der Bahn durchzogenen Gegenden entweder in der Anlage begriffen sind, oder in Folge der Eisenbahn neu entstehen werden.

4) Die Leipzig-Dresdener Eisenbahn hatte bereits im Jahre 1841 — ungeachtet ein Anschluß an die Oesterreichischen Bahnen einerseits oder an die Baierischen andererseits noch nicht Statt findet — durch die ganze Länge der Bahn eine Frequenz von 173137 Personen, welche Frequenz, sobald jener Anschluß bewirkt ist, unzweifelhaft sich bedeutend vermehrt. In diesem Verhältniß ist für die Eisenbahn von Köln bis zur östlichen Landesgrenze die normirte Personen-Frequenz niedrig.

5) Der Gütertransport der Leipzig-Dresdener Eisenbahn betrug im Jahre 1841, auf die ganze Länge der Bahn gerechnet, 583700 Ztr., obgleich sie von dem durchgehenden Frachtverkehr der Chausseen nur wenig aufgenommen hatte. Sie wird ihn ganz aufnehmen, spätestens, wenn der Anschluß an die Oesterreichischen und Baierischen Bahnen bewirkt ist.

Auch ist es bekannt, daß die Masse der Gütertransporte auf dieser Bahn von Jahr zu Jahr sich beträchtlich vermehrt. Da auf der Bahn von Köln bis zur östlichen Landesgrenze bedeutendere Transporte von rohen Produkten, insbesondere Steinkohlen, zu fördern sind, als auf der Leipzig-Dresdener Bahn, so ist die angenommene Güter-Frequenz ebenfalls niedrig normirt.

Hinsichtlich der erfolgten Aktien-Zeichnungen ist zu erwähnen:

1) daß die Konkurrenz der Linien Aktien-Zeichnungen bewirkte, die sonst nicht erfolgt sein würden;
2) daß im Auslande keine sonderliche Neigung vorhanden war, in Preußischen Eisenbahnen sich zu betheiligen, indem man als Grund entweder die nachtheiligen Bestimmungen des preußischen Eisenbahngesetzes oder den Umstand angab, daß man die Kapitale zu Eisenbahnen vorzugsweise im eigenen Lande anwenden wolle;
3) daß im Allgemeinen keine Spekulation auf das Steigen des Aktien-Kurses bestand, und
4) daß die Kapitalisten die Sicherung einer mäßigen, dem Zinsfuße ungefähr gleichen Rente der Hoffnung auf Mehrgewinn meistens vorziehen.

Die Gesammtzahl der Zeichner betrug 371, welche mit 1,114000 Thlr. sich betheiligen wollten; jedoch ist nicht zu übersehen, daß schon im Sommer 1841 (nachdem Se. Majestät der König von Preußen zu den Vorarbeiten 40000 Thlr. bewilligt hatte) die Annahme der Zeichnungen eingestellt wurde.

Hinsichtlich der Frage: welche unter den Konkurrenz-Linien vorzuziehen ist, enthält der fragliche Bericht ausführliche Bemerkungen, wovon wir hier Folgendes hervorheben.

Bei den geringen Verschiedenheiten der Duisburg-Hammer und Duisburg-Soester Linie genügt die Vergleichung einer derselben mit der Elberfelder.

1) Länge. Die Elberfelder Linie ist um 5,6 Meilen kürzer als die Duisburg-Hammer; nach der mehrmals erwähnten wahrscheinlichen Verbesserung der letzteren Linie (ihrer Führung über Lünen) wird der Unterschied auf ungefähr vier Meilen verringert werden. — Hinsichtlich der zur Fahrt durch die ganze Strecke erforderlichen Zeit wird aber zwischen beiden Linien kein wesentlicher Unterschied Statt finden, weil die Elberfelder 3 geneigte Ebenen zu überschreiten und weniger günstige Steigungen hat, als die Duisburg-Hammer. Der Unterschied der Länge relevirt daher nicht bei der Entscheidung.
2) Das Gefälle. Auf der Strecke, auf welcher die beiden Linien getrennt sind (Mehlbroich bis Lippstadt), hat die Elberfelder Linie auf 17,3 Meilen 534½ Fuß Gesammthöhe mehr zu überschreiten als die Duisburg-Hammer Linie auf 22,9 Meilen. — Daher die 3 geneigten Ebenen und das meistens Statt findende Gefälle von 1:300 jener Linie, während die andere ein der Horizontale sich näherndes Gefälle hat. Dieses — für den Betrieb so äußerst günstig — geht noch bis Gütersloh fort, so daß die Duisburg-Hammer Linie den seltenen Vortheil eines auf eine Länge von etwa 29 Meilen ununterbrochen ausgezeichnet guten Gefälles besitzt.
3) Die Kosten. Das Maximum der Kosten für die Strecke von Mehlbroich bis Lippstadt auf der Duisburg-Hammer Linie ist verhältnißmäßig anzuschlagen auf rund 6,928000 Thlr. — Den früher angeführten Gründen dieser Kostenermäßigung tritt noch hinzu, daß das günstige Gefälle dieser Linie gestattet, die vorkommenden Erdarbeiten durch Zulassung von stärkeren Steigungen auf kurzen Strecken — sogenannte

Anläufe — zu vermindern, ohne daß dadurch beim Betriebe der Bahn der Effekt geschwächt würde. —

Anders verhält es sich mit dem Satze der Anlagekosten für die Elberfelder Linie, nach welchem die Strecke von Mehlbroich bis Lippstadt verhältnißmäßig erfordern würde, rund 14,455000 Thlr. Jene Reduktion der in den Ueberschlägen angenommenen Totalsumme von 24,335775 Thaler geschah lediglich in der Absicht, bei Vergleichung der relativen Rentabilität der verschiedenen Konkurrenz-Linien eine im Verhältniß zu der Duisburg-Hammer möglich günstige Zahl für die Elberfelder Linie vorläufig hinzustellen. Allerdings können auch bei dieser Linie noch Kostenermäßigungen eintreten. — Es kommt noch hinzu, daß man die Kronenbreite der Bahn, anstatt zu 26 Fuß, zu 24 Fuß annehmen könnte, wenn es gleich immer zu wünschen bleibt, daß eine für den großen Verkehr bestimmte Bahn eine reichliche Breite behalte. — Die dadurch zu erlangende Kostenverminderung würde sich indessen im Wesentlichen nur auf die Erdarbeiten und die kleineren Brücken erstrecken, indem bei den größeren Brücken und dem Tunnel bereits in den Ueberschlägen eine Kronenbreite von 24½ Fuß angenommen ist. Folgendes sind aber die Hauptursachen, aus welchen die Ueberschlagssummen auf der Elberfelder Linie verhältnißmäßig weniger zu ermäßigen sind als auf der Duisburg-Hammer:

a. von Elb — d. i. von dem Punkte im Rheinthale, wo die Höhe mittelst der geneigten Ebene erstiegen wird — bis nach Werl, also auf einer Strecke von 10,4 Meilen Länge, bietet das Terrain eine ununterbrochene Kette von Schwierigkeiten dar, deren Ueberwindung die enorme Summe von 13,811061 Thlr. oder auf die Meile von rund 1,328000 Thlr. nach den Ueberschlägen erfordert.

b. Auf eben dieser Strecke sind besonders die Erdarbeiten kostspielig, indem viele Felsen vorkommen, auch die Erde vielfach von Quellen durchzogen ist, so daß die Böschungen häufig noch flacher anzulegen sein werden als angenommen ist. Sodann streift das bei Projektirung der Elberfelder Linie angenommene Gefälle so nahe an die Grenze des für eine auf großen Verkehr berechnete Bahn noch zulässigen, daß nur in seltenen Fällen sogenannte Anläufe zur Verminderung der Erdarbeiten angewendet werden können. Wenn daher, trotz dieser ungünstigen Verhältnisse, die Kosten Einer Schachtruthe der zu bewegenden Erdmassen auf der Elberfelder Linie für die Strecke von Mehlbroich bis Lippstadt durchschnittlich zu 1,93 Thlr. angesetzt sind, während die Kosten für dieselbe Strecke der Duisburg-Hammer Linie auf 1,49 Thlr. sich belaufen: so ist nach dem Obigen eine Kostenermäßigung hierbei auf der Duisburg-Hammer Linie gewiß, auf der Elberfelder Linie sehr unwahrscheinlich. —

c. Jene Schwierigkeiten des Terrains verlängern die Dauer des Baues um wenigstens Ein Jahr. — Sie verhindern ebenfalls, auf einzelnen, und zwar gerade auf solchen Strecken, welche die größte Fre-

quenz versprechen, schon vor Vollendung der ganzen Bahn den Betrieb zu eröffnen. — Durch Beides wird der Zeitpunkt, wo die Bahn Revenüen liefert, hinausgeschoben und folglich die Zinsenlast vermehrt.

d. Weil die vielen großen Bauwerke der Elberfelder Linie eine so bedeutende Masse von Material und eine beträchtliche Anzahl von Arbeitern erfordern, werden die in den Ueberschlägen angesetzten Summen nicht wesentlich zu ermäßigen sein; um so weniger, weil

e. zwischen Elb und Opherdicke die Beschaffung des erforderlichen Mauersandes und die Fabrikation der Ziegelsteine schwierig ist.

f. Auf der Duisburg-Hammer Linie ist eine bedeutende Kostenverminderung durch die von den Gemeinden übernommenen Leistungen zu erwarten, nicht aber auf der Elberfelder Linie.

Werden also, wie oben geschehen ist, die Kosten der Ueberschläge für die Elberfelder Linie auf 21,027000 Thlr. ermäßigt, so kann sie mit dieser Summe nur dann hergestellt werden, wenn man das angenommene Gefälle verschlechtert und noch mehr verlorene Steigungen zuläßt. Dadurch würde aber der Betrieb vertheuert werden.

4) Die Frequenz. In dieser Hinsicht ist die Elberfelder Linie, wie früher nachgewiesen wurde, der Duisburg-Hammer überlegen. — Der Unterschied besteht auf der Strecke von Deutz bis Unna.

5) Das von Gemeinden und Privatpersonen für die Ausführung bethätigte Interesse ist im Allgemeinen auf der Duisburg-Hammer Linie lebhafter gewesen als auf der Elberfelder.

6) Bei Berechnung der relativen Rentabilität sind vier verschiedene Wege eingeschlagen, deren Details viel Interesse darbieten. Die Resultate der von den damit beauftragten vier Technikern angestellten Untersuchungen sind:

Werden die Baukosten angenommen:
für die Elberfelder Linie zu . . 21,027000 Thlr.
„ „ Duisburg-Hammer zu . 13,500000 „
so werden sie verzinst

| | auf der Elberfelder Linie mit Prozent. | auf der Duisburg-Hammer mit Prozent. |
|---|---|---|
| nach König | 2,92 | 4,29 |
| „ Oppermann | 3,53 | 5,22 |
| „ Wohlbrück | 3,52 | 5,26 |
| „ Wiebe | | |
| a. wenn der Frachttarif von 19 Sgr. 7,77 Pf. pro Zentner auf beiden Linien durch die ganze Bahn angenommen wird | 2,81 | 5 |

| | auf der Elberfelder Linie mit Prozent. | auf der Duisburg-Hammer mit Prozent. |
|---|---|---|
| b. wenn der Frachttarif von 6,15 Pf. pro Zentner und Meile auf beiden Linien angenommen wird . . | 1,58 . . . . . | 5 |

Wenn auch gegen diese Berechnungen Manches eingewendet werden kann, so stellt doch jedenfalls ein Vorzug der Duisburg-Hammer Linie sich heraus.

7) Die staatswirthschaftlichen Rücksichten. In der v. Egidyschen Darstellung der Frequenz sind die Verhältnisse der Bevölkerung, der Produktion und der Industrie in den von den Konkurrenz-Linien durchzogenen Gegenden karakterisirt.

Wie wichtig auch die Duisburg-Hammer Linie in diesen Beziehungen ist, so steht sie doch darin unbestritten hinter der Elberfelder Linie zurück. In den Kreisen Elberfeld und Hagen haben Gewerbsamkeit und Industrie einen so hohen Grad der Blüthe erreicht, daß seines Gleichen in ganz Deutschland, ja, mit Ausnahme eines Theils von Belgien, auf dem Europäischen Kontinente nicht zu finden sein dürfte. —

8) Zusammenstellung. Die Duisburg-Hammer Linie hat vor der Elberfelder den Vorzug geringerer Betriebs- und Unterhaltungskosten; sie ist geeigneter, einen ausgedehnten durchgehenden Verkehr sicher und rasch zu befördern; ihre Baukosten sind niedriger, auf ihren konkurrirenden Strecken hat sich ein größeres, zur Kostenverminderung beitragendes Interesse der Gemeinden und Privaten kundgegeben; ihre Rentbarkeit ist sicherer. Aber in staatswirthschaftlicher Beziehung überragt die Elberfelder Linie ihre Konkurrentin so weit, daß zu wünschen wäre, der Staat möge in höheren allgemeinen Rücksichten kein Hinderniß finden, die beträchtlichen Zuschüsse zu gewähren, ohne welche diese Bahn als Unternehmung einer Gesellschaft unter den jetzigen Verhältnissen nicht ausführbar ist.

Auf Grund mehrfältiger Untersuchungen und genauer Berechnungen des Hrn. Wiebe sind in dem fraglichen Berichte die Betriebskosten eines Zentners durch die ganze Länge der Bahn, wie folgt, zusammengestellt:

| | A. Elberfelder Linie, rund 32 Meilen lang. | | B. Duisburg-Hamm Linie, einschl. der Zweigbahn, rund 38 Meilen lang. | |
|---|---|---|---|---|
| | Sgr. | Pf. | Sgr. | Pf. |
| **1) Zinsen des Kapitals für Betriebs-Inventar:** | | | | |
| a. Lokomotive | — | 5,2659 | — | 4,6201 |
| b. Wagen | — | 3,6213 | — | 4,1182 |
| c. Sonstige Betriebsgeräthe | — | 2,3404 | — | 2,4771 |
| **2) Unterhaltung der Bahn:** | | | | |
| a. des Oberbaues | 1 | 10,4090 | 1 | 4,1010 |
| b. der Dossirungen | — | 6,8340 | — | 4,0872 |
| c. der Brücken, Wege-Uebergänge und Tunnel | — | 10,0970 | — | 3,4970 |
| d. der geneigten Ebenen | — | 1,1702 | — | — |
| **3) Betriebskosten im engeren Sinne:** | | | | |
| a. Verwaltungs- und Betriebs-Personal | 2 | 11,1400 | 3 | 1,3830 |
| b. Coaks, Holz, Schmiere und Nebenmaterialien | 3 | 0,9890 | 2 | 3,3250 |
| c. Reparatur und Erhaltung der Lokomotive, Wagen und sonstigen Betriebsgeräthe | 1 | 8,7200 | 1 | 8,0380 |
| d. Bureaukosten, Magazin der Vorräthe, Unterhaltung der Gebäude, der Möbel u. s. w. und Nebenausgaben aller Art | — | 4,6267 | — | 6,1211 |
| Summa | 12 | 5,2135 | 10 | 5,7677 |

Nachdem wir in dem Vorstehenden das Wichtigste aus dem Berichte des Hrn. Hansemann hervorgehoben haben, wollen wir jetzt im geschichtlichen Theile der Bahn weiter vorschreiten.

Die Entscheidung, ob die Richtung der Bahn über Elberfeld oder über Duisburg genommen werden sollte, behielt sich die Staatsregierung bis dahin vor, daß eine bereits von ihr angeordnete technische Nachuntersuchung der projektirten Linie an Ort und Stelle Statt gefunden haben würde. — Zwei Monate lang, zu Anfang des Jahres 1842, hielt sich Herr Hansemann in Hannover auf, um mit der Hannoverischen Regierung wegen des Anschlusses der Bahn von Köln nach Minden an die dort anzulegenden Eisenbahnen zu unterhandeln. Seine Bemühungen führten jedoch zu keinem Resultate, indem man von Seiten der Hannoverischen Regierung beanstandete, der Bahn von Hannover nach Minden eine solche Richtung zu geben, daß sie eine zweckmäßige Eisenbahnverbindung zwischen Bremen und Minden nicht ausschloß. Die Folge davon war, daß nunmehr die Führung der Linie von Lippstadt über Paderborn nach Kassel zum Anschluß an die von da aus nach Halle herzustellende Eisenbahn in Aussicht genommen werden mußte. Für die Gesellschaft war diese Aenderung ohne Bedenken, da die Linie von Lippstadt bis zur hessischen Grenze wohl keine höhern Anlagekosten erforderte und keine geringere Frequenz versprach, als die von Lippstadt bis zur hannoverischen Landesgrenze. Dennoch ließ sich nicht verkennen, daß die letztere den Vorzug hatte, da sie durch

ein ebenes Land weiterführte und ihre Fortsetzung von Hannover über Braunschweig nach Magdeburg gesichert war, während die Linie über Kassel und Halle im Hessischen und im Sächsischen ein schwieriges Terrain zu überwinden hatte und mehrere verschiedene Staatsgebiete durchschnitt. —

Die Verhandlungen, welche seit dem März 1842 in Berlin mit den Staatsbehörden über die der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft für die Weiterführung ihrer Bahn bis zur östlichen Grenze Westphalens zu gewährenden Unterstützungen und Begünstigungen gepflogen wurden, waren bis zu der am 31. Mai und am 1. Juni 1842 gehaltenen General-Versammlung noch nicht zu ihrem Abschlusse gediehen, weil man die Entscheidung von dem Ergebniß der angeordneten technischen Nachuntersuchung der verschiedenen Konkurrenz-Linien abhängig gemacht hatte; Herr Hansemann konnte jedoch der Gesellschaft eröffnen:

daß die Staatsregierung die Ausführung einer Eisenbahn von Köln bis zur östlichen Landesgrenze in ihrem Interesse für wünschenswerth und selbst für nothwendig erachtete;

daß sie bereit sei, das Unternehmen durch Zuschüsse oder Garantieen oder durch beides zugleich ihrerseits zu fördern;

daß nach einer schriftlichen Zusage des Finanz-Ministers vom 14. April 1842 die in dieser Hinsicht zu beschließenden Bedingungen der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft Behufs der weiteren Verhandlung nach den festgestellten Grundlagen mitgetheilt werden sollen, da es an sich wünschenswerth erscheine, daß auf das Unternehmen ihrerseits eingegangen werde;

daß, damit wegen der weitern Untersuchungen und Verhandlungen der Angriff des Baues selbst nicht verzögert und das laufende Jahr nicht ungenutzt gelassen werde, der Finanz-Minister gewünscht habe, daß mit dem Bau der allen Konkurrenzbahnen gemeinschaftlichen Strecke von Deutz bis Mehlbroich baldigst begonnen werden könne, weshalb die erforderlichen Geldmittel zur speziellen Bearbeitung der Anschläge vorschußweise der Gesellschaft aus der Staatskasse überwiesen werden könnten;

daß der Finanz-Minister es befürworten werde, daß der Staat die besonderen Anlagen und Arbeiten, welche bei den Festungen Deutz und Minden im militärischen Interesse durch die Bahnanlage nothwendig würden, sowie die Kosten für die Erhöhung oder Vertiefung der Staats-Chausseen, wo solche von der Eisenbahn im Niveau überschritten werden müssen, auf die Staatskasse übernommen und die dem Staate gehörigen, für die Bahn und deren Zubehör nöthigen Immobilien unentgeltlich hergegeben würden;

daß endlich in Aussicht gestellt worden, in Beziehung auf die Emission der Aktien, auf das Verhältniß zur Postverwaltung, auf die Festsetzung des Personen- und Gütertarifs und auf die Besteuerung des Reinertrages der Gesellschaft günstigere oder sicherndere Bedingungen zu gewähren, als durch das Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 festgesetzt sind.

Nach diesem Vortrage des Hrn. Hansemann beantragte die Direktion folgende Beschlußnahme:

Die General-Versammlung ermächtigt die Direktion und beziehungsweise den Vice-Präsidenten derselben, Herrn Hansemann, die mit dem Staate begonnene Verhandlung wegen Weiterführung der Rheinischen Eisenbahn bis zur östlichen Grenze Westphalens fortzusetzen und darüber eine Uebereinkunft zu treffen. Die General-Versammlung autorisirt zu gleicher Zeit den Administrationsrath, dieser Uebereinstimmung die Genehmigung zu ertheilen, oder zu versagen.

Es erhoben sich jedoch mehrere Stimmen in der General-Versammlung gegen die Weiterführung der Rheinischen Bahn, namentlich aber dagegen, daß der Administrationsrath ermächtigt werden sollte, einen Vertrag mit dem Staate deshalb zu genehmigen. Als Gründe für ersteren Punkt wurden angeführt, daß die Thätigkeit der Gesellschaft durch das neue Unternehmen zersplittert werde; zu zwei so riesenhaften Unternehmungen reiche Eine menschliche Kraft nicht aus, und es sei daher besser, das Zweite so lange zu vertagen, bis das Erste vollendet und alles darauf Bezügliche geordnet sei. In jedem Falle dürfe in die Sache nicht eher eingegangen werden, bis der Staat die Bahnlinie an der linken Rheinseite mit der an der rechten hinsichtlich der zu gewährenden Vortheile gleichstelle; überhaupt sei eine gleiche Behandlung beider Bahnlinien eine nothwendige Bedingung, um sich in das neue Unternehmen einzulassen.

Der Beschluß der General-Versammlung nach vielfältigen Diskussionen über diese Punkte war:

Die Direktion und beziehungsweise der Vice-Präsident derselben, Herr Hansemann, werden ermächtigt, die mit dem Staate begonnene Unterhandlung wegen Weiterführung der Rheinischen Eisenbahn von Köln bis zur östlichen Grenze Westphalens fortzusetzen und darüber eine Uebereinkunft zu treffen, vorbehaltlich der Genehmigung der Gesellschaft.

Die Unterhandlungen mit den Staatsbehörden wurden nun fortgesetzt und lieferten im Juni 1843 als Resultat, daß für die Eisenbahnverbindung zwischen Minden und Köln eine Linie bestimmt wurde, welche die Ruhr in der Nähe von Duisburg überschreitet; ferner, daß der Staat eine Zinsen-Garantie von 4 Prozent während der Bauzeit und von 3½ Prozent nach gänzlicher Vollendung der Bahn zusicherte. Die näheren Bedingungen hierüber waren im Ganzen dieselben, wie sie in dem später zu erwähnenden Statut genehmigt wurden.

Die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft, durch die damalige höchst traurige Lage ihres Unternehmens eingeschüchtert, lehnte es ab, die Bahn von Köln nach Minden unter diesen Bedingungen auszuführen. Es trat jedoch sofort eine andere Gesellschaft, angeblich aus Mitgliedern der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, provisorisch in Köln zusammen, um unter denselben Bedingungen das Projekt ins Leben zu rufen. In einer am 23. August 1843 gehaltenen General-Versammlung wurden die Statuten berathen und eine provisorische Direktion gewählt, deren Aufgabe dahin gestellt wurde:

1) Die Genehmigung des Staates zu dem beabsichtigten großen Unternehmen zu erwirken, welches durch einen ununterbrochenen Schienenweg den östlichen und westlichen Provinzen Preußens eine neue Verbindung gewähren sollte; und
2) den Zutritt von ferneren Aktionären zu vermitteln, und so das nothwendige Baukapital zu beschaffen, sowie ohne Zeitverlust alle zum raschen und kräftigen Angriffe des Baues nothwendigen Vorbereitungen nach Möglichkeit zu treffen.

Der erste Theil der Aufgabe war nicht so leicht und einfach zu erledigen, als die General-Versammlung vom 23. August 1843 in der Unterstellung voraussetzte,

„daß durch Annahme aller wesentlichen, vom Staate der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft gestellten Bedingungen ein unbedingter Anspruch auf dessen Zustimmung erlangt sei";

denn auch zu Düsseldorf hatte sich ein Komité zu ähnlichem Zwecke gebildet, und der Finanz-Minister verlangte von dem Kölner Komité Enthaltung von jeder ferneren Maaßnahme, bis eine Vereinigung mit jenem Komité zu Stande gekommen sein würde.

Zur Ordnung dieses Verhältnisses und zur Feststellung der vom Staate zu stellenden Bedingungen sandte der Finanz-Minister in der Person des Geheimen Ober-Finanzraths von Pommer-Esche II. einen eigenen Kommissar nach Köln, und unter dessen Vorsitze versammelten sich drei Deputirte vom Kölner Komité, drei Deputirte aus Düsseldorf und ein Deputirter aus Elberfeld zu gemeinsamen Verhandlungen, welche bis zum 3. Oktober 1843 währten.

Das Resultat dieser Verhandlungen war das modifizirte Statut, welches am 9. Oktober notarisch abgeschlossen wurde. Es gelang nämlich den Kölner Deputirten, bei dem Ministerial-Kommissar die Verzichtleistung auf Aktien für anderthalb Millionen Thaler zu erwirken, welche der Staat der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft gegenüber zu besonderen Zwecken für sich reservirt hatte, und wesentlich hierdurch wurde es möglich, die Interessen der Kölner Kommittenten mit den Interessen der Düsseldorfer Zeichner zu vereinigen, und, ohne jenen zu nahe zu treten, diesen den Zutritt für die in den transitorischen Bestimmungen des Statuts verzeichneten Summen und unter den im Statut selbst aufgeführten Bedingungen zu sichern. Alle Veränderungen der der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft angebotenen Bedingungen, auf welche der Staat bestand, wurden in den veränderten Umständen und in den gemachten Erfahrungen im Statut aufgenommen.

Auf diese Weise vorbereitet, wurde dasselbe der Allerhöchsten Bestätigung vorgelegt und erhielt diese hierauf unter dreien nur die Form, nicht das Wesen der Sache betreffenden leichten Modifikationen durch Allerhöchste Kabinetsordre vom 18. Dezember 1843. Die hierauf bezügliche Konzessions- und Bestätigungs-Urkunde lautete folgendermaaßen:

„Wir Friedrich Wilhelm von Gottes Gnaden, König von Preußen ꝛc.

Nachdem von der unterm 21. August 1837 bestätigten Rhein-Weser Eisenbahn-

Aktien-Gesellschaft das von ihr eingeleitete Unternehmen einer Eisenbahn zur Verbindung des Rheins mit der Weser aufgegeben und nunmehr anderweitig nach Inhalt des anliegenden Notarial-Aktes vom 9. Oktober d. J. zum Zwecke der Erbauung und Benutzung einer Eisenbahn von Köln nach der Landesgrenze bei Minden eine anonyme Gesellschaft mit einem Grundkapitale von 13 Millionen Thaler gebildet worden ist, wollen Wir hierdurch zur Ausführung dieser Eisenbahn, welche von Deutz ausgehen, bei Duisburg die Ruhr überschreiten und nach der Landesgrenze bei Minden zum Anschlusse an die von Hannover dorthin zu bauende Eisenbahn geführt werden soll, Unsere landesherrliche Zustimmung ertheilen, zugleich auch hiermit, nach der Bestimmung des Art. 37 des Handelsgesetzbuches Unserer Rheinprovinz, die ebengedachte Gesellschaft mit der Benennung: „Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft" als eine anonyme Gesellschaft bestätigen, und deren Statuten, wie solche auf Grund der Seitens Unseres Finanz-Ministers gepflogenen Verhandlungen in dem erwähnten Notarial-Akte vom 9. Oktober d. J. festgestellt worden sind, mit der Maaßgabe:

zu §. 20, daß die Amortisation der hierin gedachten Dokumente nicht von der Direktion selbst, sondern, auf Grund des von ihr nach §§. 20 und 30 veranlaßten Aufgebotes, von Unserem Landgerichte in Köln auszusprechen ist;

zu §. 30, daß im Falle des Eingehens der „Allgemeinen Preußischen Zeitung", statt ihrer eine andere in Berlin erscheinende Zeitung gewählt werden muß;

zu §§. 49 und 60, daß die darin erwähnten, von der Direktion außer Kours gesetzten Aktien auch von der Direktion selbst, durch einen nach §. 72 zu unterzeichnenden Vermerk, wieder in Kours gesetzt werden dürfen;

in allen Punkten genehmigen, indem Wir insbesondere, im Anerkenntnisse der Wichtigkeit der obenbezeichneten Eisenbahnverbindung für die allgemeinen Landes-Interessen, für die Zinsen des Aktien-Kapitals, wie dasselbe im §. 9 der Statuten vorläufig angenommen worden und demnächst in Gemäßheit des §. 15 definitiv festgestellt werden wird, und zwar zum Satze von Drei und Ein halb Prozent, unter den in den Statuten enthaltenen näheren Bestimmungen und Bedingungen die Garantie des Staats hierdurch bewilligen.

Zugleich bestimmen Wir, daß, soweit nicht in den eben erwähnten Statuten besondere Festsetzungen getroffen worden, die in dem Gesetze über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 ergangenen allgemeinen Vorschriften, namentlich diejenigen über die Expropriation nebst den besonderen Bestimmungen und Maaßgaben, welche in dem am 10. April 1841 mit der Königl. Hannoverischen und der Herzogl. Braunschweigischen Regierung wegen der Herstellung einer Eisenbahn von Magdeburg über Braunschweig und Hannover nach Minden abgeschlossenen Staatsvertrages (Gesetzsamml. für 1842 S. 46 flgd.) hinsichtlich der Strecke von Minden bis zur Landesgrenze enthalten sind, auf die vorgedachte Eisenbahn-Unternehmung Anwendung finden sollen.

Die gegenwärtige Konzessions- und Bestätigungs-Urkunde soll nebst den in dem mehrerwähnten Notarial-Akte vom 9. Oktober d. J. enthaltenen Statuten durch die Gesetzsammlung bekannt gemacht werden.

Gegeben Charlottenburg, den 18. Dezember 1843.

(L. S.) gez. Friedrich Wilhelm.

gegengez. Mühler. v. Bodelschwingh."

Das Wichtigste der Statuten heben wir in dem Nachstehenden hervor:

Die Bahn wird von Deutz ausgehen, bei Duisburg die Ruhr überschreiten und nach der Landesgrenze bei Minden zum Anschluß an die von Han-

nover dorthin zu bauende Bahn geführt werden; die Strecke von Minden bis zur Landesgrenze wird jedoch nicht eher in Bau genommen, als bis der Staat nach Maaßgabe der noch mit der Hannoverischen Regierung zu führenden Verhandlungen die Zustimmung dazu ertheilt. Die Bestimmung der Bahnlinie und die Fortsetzung des Bauprojekts bleibt dem Königl. Finanz-Ministerium vorbehalten. Die Gesellschaft kann den Güter- und Personentransport auf der Bahn für eigene Rechnung betreiben. Sie wird, wenn auch andere Unternehmer diese Transporte besorgen möchten, davon ein Bahngeld erheben. Der Tarif sowohl für die Güter- als die Personenbeförderung, sowie der Tarif für das Bahngeld, ingleichen jede Aenderung dieser Tarife, bedarf der Zustimmung des Königl. Finanz-Ministeriums. Auch bleibt demselben nicht nur die Genehmigung, sondern, um das nothwendige Ineinandergreifen mit den Fahrten auf anderen Bahnen zu sichern, auch die Abänderung der Fahrpläne vorbehalten. Mit landesherrlicher Genehmigung kann die Gesellschaft auch Zweigbahnen von den nicht von der Hauptbahn berührten Orten zur Hauptbahn bauen und benutzen. Ueber die Anlage solcher Zweigbahnen beschließt die General-Versammlung; jedoch wird hinsichtlich der projektirten Zweigbahnen nach Mühlheim a. d. Ruhr, nach Ruhrort und nach dem Hafen bei Duisburg die Beschlußnahme dem Administrationsrath übertragen. Sollte in Folge weiterer Vervollkommnung in den Transportmitteln eine noch bessere oder wohlfeilere Förderung der Transporte als auf Eisenschienen möglich werden, so kann die Gesellschaft auch das neue Förderungsmittel herstellen und die Bahn demselben angemessen benutzen. Die Gesellschaft kann, unter Genehmigung des Königl. Finanz-Ministeriums, mit den Unternehmern von Eisenbahnen, die in direkter Verbindung mit ihrer (der Gesellschaft) Bahn stehen oder errichtet werden, Verträge wegen der gegenseitigen Benutzung schließen, oder auch in solchen Eisenbahnen sich betheiligen.

Das Aktien-Kapital wird vorläufig auf 13 Millionen Thaler festgesetzt und zerfällt in 65000 auf die Inhaber lautende Aktien von 200 Thlr. Von diesem Aktien-Kapital übernimmt der Staat den siebenten Theil, in runder Summe von 1,860000 Thlr. oder 9300 Stück Aktien. Die übrigen sechs Siebentel, in runder Summe von 11,140000 Thlr., werden durch 55700 Stück Aktien, welche im Wege der Aktien-Zeichnung untergebracht werden, beschafft. Die Einzahlungen der Aktien erfolgen, nach der Wahl der Aktionäre, in Köln, Düsseldorf und Berlin, sowie in den Städten, welche sonst zu diesem Zweck etwa designirt werden. Die gedachten Einzahlungen sind in Raten bis zu 50 Prozent successive nach den näheren Bestimmungen der Direktion zu leisten, und zwar innerhalb zweier Monate nach einer von der letztern erlassenen öffentlichen Aufforderung. Ueber den Betrag der Aktien hinaus ist der Aktionär, unter welcher Benennung es auch sei, zu Zahlungen nicht verpflichtet. Sämmtliche auf die zu emitiirenden 65000 Stück Aktien geleistete Einzahlungen werden während der Bauzeit bis zum Schlusse des Jahres, in welchem die ganze Bahn von Köln nach Minden in Betrieb gesetzt wird, mit 4 Prozent jährlich verzinst; diese Zinsen werden aus dem Kapital entnommen, soweit sie nicht durch den bis zu jenem Zeitraum aus dem Betriebe aufkommenden Ertrag ge-

deckt werden. Bei Ablauf des eben gedachten Jahres wird das Kapital, welches sich a. für den Bau der Bahn von Köln nach der Landesgrenze bei Minden sammt allem Zubehör, b. für das Betriebsmaterial, c. für die Bestreitung der Generalkosten, d. für die Zinsen der geleisteten Einzahlungen als nothwendig ergiebt, mit Zuziehung des Königl. Finanz-Ministeriums definitiv berechnet und festgestellt. Sofern sich ein Mehrbedarf über den angenommenen Betrag von 13 Millionen Thaler herausstellen sollte, wird dieser entweder durch Erhöhung des Aktien-Kapitals in der Art, daß von den anderweit zu emittirenden Aktien ein Siebentel vom Staat übernommen, der Ueberrest im Wege der Aktien-Zeichnung untergebracht wird, oder durch Aufnahme einer Anleihe mittelst Emission auf den Inhaber lautender Obligationen beschafft. Die Beschlußnahme über die Wahl des einen oder des andern Weges erfolgt auf den Vorschlag der Direktion durch den Administrationsrath unter Zustimmung des Finanz-Ministeriums.

Vom 1. Januar des auf die Eröffnung der ganzen Bahn von Köln nach Minden folgenden Jahres an wird der aufkommende Ertrag dieser Bahn, so wie der weiteren Strecke bis zur Landesgrenze, nach Maaßgabe folgender Bestimmungen als Zinsen und Dividenden vertheilt:

1) Aus dem aufkommenden Ertrage werden zunächst:
   a. die Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten, mit Einschluß der für die Erneuerung des Oberbaues und des Betriebsmaterials erforderlichen Beträge;
   b. die Zinsen für die etwa zu emittirenden Obligationen, einschließlich des für deren Amortisation auszusetzenden Fonds,

   entnommen.

2) Von dem hiernächst verbleibenden Ertrage wird jährlich eine mit Zustimmung des Königl. Finanz-Ministeriums auf den Antrag der Direktion vom Administrationsrathe festzusetzenden Quote zur Bildung eines Reservefonds für außerordentliche und nicht vorherzusehende Fälle vorweg entnommen.

   Der Bestand desselben darf nur in Folge eines der Genehmigung des Königl. Finanz-Ministeriums unterliegenden Beschlusses des Administrationsrathes über 3 Prozent des Aktien-Kapitals erhöht werden.

3) Der nach Abzug der Beträge sub 1 und 2 sich ergebende Rest bildet den Reinertrag. Aus demselben werden zunächst auf sämmtliche Aktien $3\frac{1}{2}$ Proz. jährliche Zinsen in $\frac{1}{2}$jährlichen Terminen gezahlt. Der Ueberschuß wird nach Abzug der den Mitgliedern des Administrationsrathes und der Direktion, sowie den Beamten, statutengemäß oder kontraktlich zu gewährenden Tantièmen, vorbehaltlich des nach Nr. 4 dem Staate zufallenden Antheils, auf sämmtliche Aktien als Dividende vertheilt.

4) Wenn der Reinertrag sich auf mehr als 5 Prozent des Aktien-Kapitals beläuft, so fällt von diesem Ueberschusse über 5 Prozent der dritte Theil dem Staate zu, um nach seinem Ermessen zur Ausgleichung etwa geleisteter oder künftig zu gewährender Zinsenzuschüsse oder zum Ankaufe von Aktien nach dem Tageskourse verwendet zu werden.

Für den Fall, daß der Reinertrag nicht dazu hinreichen sollte, um für die sämmtlichen Aktien einen jährlichen Zinsengenuß von 3½ Prozent zu gewähren, wird vom Staate der hierzu nöthige Zuschuß geleistet, und dieser Zinsengenuß unbedingt garantirt, so lange nicht die Amortisation der Aktien vollständig beendigt ist.

Zur Amortisation werden vom Staate, und zwar von dem auf die Eröffnung der ganzen Bahn von Köln nach Minden folgenden Jahre ab, jährlich verwendet:

1) die Zinsen und die Dividenden, welche auf das vom Staate übernommene Siebentel der Aktien fallen, mindestens also ein halbes Prozent des gesammten Aktien-Kapitals;
2) die Zinsen und die Dividenden der amortisirten Aktien.

Die Ausloosung findet am 1. Juli jeden Jahres Statt, und sobald sämmtliche Aktien auf diese Weise vom Staate erworben sind, wird die Bahn und das Betriebsmaterial, nebst dem gesammten Zubehör, dem Reservefonds und den sämmtlichen Aktivis und Passivis, Eigenthum des Staats.

In jeder General-Versammlung, welche jährlich einmal regelmäßig im zweiten Jahresquartale oder früher, sonst nur außergewöhnlich Statt findet, wird der Staat durch einen von ihm zu bestellenden Kommissarius vertreten, welcher nicht Aktionär zu sein braucht. Die Anzahl der Stimmen, auf welche sich sein Stimmrecht bezieht, ist bei jeder General-Versammlung dem sechsten Theile der durch die sämmtlichen übrigen Aktionäre vertretenen Stimmen gleich, sie erhöht sich jedoch mit Rücksicht auf die eintretende successive Einlösung der Aktien in dem Maaße, daß dem Staate nach Ablauf von

15 Jahren ein Sechstel,
25 „ „ Fünftel,
35 „ „ Viertel,
und demnächst nach 40 „ „ Drittel der sämmtlichen in jeder General-Versammlung vertretenen Stimmen zukommt.

Der Administrationsrath besteht aus 18 Mitgliedern; hinsichtlich des Wohnorts der Mitglieder desselben gilt keine Beschränkung, als daß derselbe nicht über zehn Meilen von der Bahn entfernt sein darf. Die Mitglieder müssen 5 Aktien besitzen oder erwerben, welche während der Amtsdauer bei der Direktion deponirt und außer Kours gesetzt werden; die Wahl des Administrationsrathes erfolgt durch die General-Versammlung, und ernennt das Königl. Finanz-Ministerium aus den Mitgliedern desselben einen Präsidenten und einen Vice-Präsidenten. Wenigstens jährlich ein Mal findet eine Plenarsitzung Statt, welche durch den Präsidenten, oder in dessen Abwesenheit durch den Vice-Präsidenten berufen wird. Die Berufung erfolgt mindestens 6 Tage vor dem beabsichtigten Zusammentritt, und sollen in dem Berufungsschreiben die Gegenstände der Berathung im Allgemeinen angegeben werden.

Der Administrationsrath ist verpflichtet:

1) die von den besoldeten Beamten oder Angestellten der Gesellschaft zu leistenden Kautionen auf den Antrag der Direktion oder nach eigenem Ermessen festzustellen;

2) die von der Direktion (jährlich) vorzulegenden Etats zu prüfen und die Genehmigung zu geben oder zu verweigern;
3) über alle Anträge der Direktion Beschluß zu fassen;
4) über die von der Direktion jährlich vorzulegende Rechnung, nach erlangter Ueberzeugung von deren Richtigkeit, Decharge zu ertheilen.

Zur Prüfung dieser Rechnung und der dazu gehörigen Beläge wird jährlich aus der Mitte des Administrationsraths ein Rechnungs-Revisor von dem Königl. Finanz-Ministerium ernannt. So lange der Bau nicht beendet ist, können auf gleiche Weise mehrere Rechnungs-Revisoren ernannt werden.

Der Administrationsrath nimmt nicht Theil an der ausführenden Verwaltung, für welche die Direktion allein bestellt und verantwortlich bleibt, ist aber zu Folgendem befugt:

1) Er kann, unter Zuziehung des Spezial-Direktors oder eines Direktors, außergewöhnliche Kassen-Revisionen bei den Kassirern oder Empfängern der Gesellschaft durch eines oder mehrere seiner Mitglieder halten lassen, wozu der Präsident und der Vice-Präsident von Amts wegen ohne weiteren Beschluß befugt sein sollen.
2) Der Präsident, so wie auch der Vice-Präsident, kann in den Büreaus der Direktion von deren Protokollen, Beschlüssen, Büchern und Dokumenten, sowie von ihrer Rechnungsführung und technischen Administration, Kenntniß nehmen; auch kann der Administrationsrath mit einer Majorität von wenigstens zwölf Stimmen noch einem sonstigen Mitgliede die Befugniß zu einer solchen Kenntnißnahme beilegen, jedoch nicht für eine längere Zeit als 1 Jahr.
3) Der Administrationsrath kann mit einer Majorität von wenigstens 12 Mitgliedern einen gewählten Direktor vom Dienste suspendiren, ist alsdann aber verpflichtet, bei der nächsten General-Versammlung auf die Entlassung dieses Direktors anzutragen. Wenn diese Versammlung den Antrag verwirft, so ist dadurch die vom Administrationsrathe ausgesprochene Suspension vom Dienste von selbst aufgehoben.
4) Bei sich ergebender Veranlassung kann der Administrationsrath mit einer Majorität von wenigstens zwölf Stimmen die Berufung einer außerordentlichen General-Versammlung einleiten.
5) Der Administrationsrath kann, wenn wenigstens zwölf seiner Mitglieder versammelt sind, auf den Antrag der Direktion Abtheilungen aus seiner Mitte ernennen und denselben die Funktionen, die er im Ganzen ausübt, theilweise übertragen.

Hierbei gelten folgende Regeln:

a. eine Abtheilung muß wenigstens aus drei Mitgliedern bestehen:
b. der Präsident, resp. Vice-Präsident ist Vorsitzender der Abtheilung, zu welcher er designirt ist. Für die Abtheilungen, zu welchen der Präsident oder der Vice-Präsident nicht gehört, wird der Vorsitzende aus den designirten Mitgliedern vom Präsidenten ernannt.

Wenn in einer Abtheilung der Vorsitzende nicht gegenwärtig ist, so wird der Vorsitz von dem ältesten Abtheilungsmitgliede geführt;

c. die Abtheilung versammelt sich auf Berufung der Direktion oder eines von ihr kommittirten Direktors oder höhern Beamten;

d. von den Funktionen des Administrationsraths können den Abtheilungen nicht solche übertragen werden, zu deren Ausübung wenigstens 12 Mitglieder in der Versammlung gegenwärtig sein müssen;

e. die Direktion kann, wenn sie den Beschluß einer Abtheilung dem Interesse der Gesellschaft zuwider laufend erachtet, auf die Entscheidung des Plenums rekurriren.

Die Rechnungs-Revisoren erhalten für ihre Mühwaltung eine Vergütung, deren Betrag von dem Administrationsrathe festgestellt wird und in der Regel vierhundert Thaler nicht übersteigen soll. Im Uebrigen werden die Mitglieder des Administrationsrathes nicht besoldet, erhalten aber Ersatz der durch ihre Funktionen herbeigeführten Auslagen. Außerdem kann die General-Versammlung beschließen, daß Beträge bis zu einem Prozent des Ueberschusses, welchen der Reinertrag nach Abzug von $3\frac{1}{2}$ Prozent Zinsen vom Aktien-Kapital ergiebt, unter die Mitglieder des Administrationsrathes, nach dem Maaßstabe ihrer häufigern oder seltenern Gegenwart bei den Versammlungen, vertheilt werden. Der Präsident und der Vice-Präsident sollen dabei, nach eben diesem Maaßstabe, jeder im dreifachen Verhältniß gegen die übrigen Mitglieder, betheiligt werden.

Die Direktion, welche in Köln ihren Sitz hat, besteht aus sieben Mitgliedern. Sechs derselben werden von der General-Versammlung gewählt, und zwar vier aus der Anzahl der in Köln und zwei aus der in Düsseldorf wohnhaften Aktionäre. — Ein Mitglied, welches nicht Aktionär zu sein braucht, wird vom Staate ernannt; auch bleibt dem letzteren vorbehalten, für Verhinderungsfälle einen Stellvertreter für dasselbe zu bestellen. Die gewählten Mitglieder müssen zehn Aktien der Gesellschaft besitzen oder erwerben, welche während der Amtsdauer von der Direktion außer Kours gesetzt und deponirt werden. — Alle zwei Jahre, in der ersten auf die ordentliche General-Versammlung folgenden Sitzung der Direktion, treten drei von den gewählten Mitgliedern, und zwar zwei von den in Köln und eins von den in Düsseldorf wohnhaften aus, und an deren Stelle drei neue Mitglieder ein, welche von der vorgedachten General-Versammlung zu wählen sind. — Der Austritt erfolgt das erste Mal nach dem Loose; die Austretenden sind wieder wählbar. — Jährlich erwählt die Direktion aus ihrer Mitte einen Präsidenten, welcher in Verhinderungsfällen seinen Stellvertreter aus der Anzahl der übrigen Mitglieder bezeichnet. Die Direktion versammelt sich regelmäßig in periodischen, im Voraus von ihr festzusetzenden Sitzungen; sie besorgt die obere Leitung der Geschäfte und Angelegenheiten der Gesellschaft innerhalb der durch die Statuten gezogenen Grenzen und Formen, und vertritt daher die Gesellschaft in allen Verhandlungen und Verträgen mit Behörden oder dritten Personen, insbesondere auch bei Vergleichen, Erwerbung oder Veräußerung von Immobilien, Eintragung und Löschung von Hypotheken, so wie bei allen Rechts-

streitigkeiten oder sonstigen gerichtlichen Verhandlungen. Die Anstellung und Entlassung der Beamten der Gesellschaft, so wie die Feststellung ihrer Besoldung, gehen von der Direktion aus. Sie ist jedoch nicht befugt, Personen für den Dienst der Gesellschaft auf längere Zeit als zehn Jahre zu engagiren; eben so wenig ist sie zur Abschließung von Verträgen befugt, durch welche Pensionen zur Last der Gesellschaft gewährt würden. Ohne Genehmigung des Administrationsrathes ist die Direktion nicht befugt, über nachstehende Gegenstände Beschlüsse auszuführen oder Verträge definitiv abzuschließen, nämlich:

a. die Anstellung des Spezial-Direktors und aller Beamten oder Hülfsarbeiter, welche für eine längere Zeit als fünf Jahre angenommen werden, oder deren jährliche Besoldung mehr als vierhundert Thaler beträgt;
b. Kauf und Veräußerung von Immobilien, mit Ausnahme der zum Zwecke der Bahnanlage und aller dabei erforderlichen Arbeiten und Materialien zu erwerbenden und resp. erworbenen und später zu jenem Zwecke nicht mehr erforderlichen Immobilien;
c. Leistungen von Arbeiten oder Lieferungen auf andere Weise, als durch öffentliche Verdingung an den Mindestfordernden, insofern das Objekt die Summe von zweitausend Thaler übersteigt, mit Ausnahme der unter d und e bestimmten Fälle;
d. Ankauf oder Verkauf von Maschinen oder Utensilien, wenn der Werth die Summe von zwanzigtausend Thaler übersteigt;
e. Aufführung von Gebäuden und Errichtung von Anlagen, deren Kosten die Summe von zehntausend Thaler übersteigen;
f. Festsetzung des Bahngeldes;
g. Festsetzung des Tarifs für den Transport von Personen, Waaren und sonstigen Gegenständen;
h. Vereinbarungen mit Unternehmern von Eisenbahnen, die in direkter Verbindung mit ihrer Bahn stehen oder errichtet werden.

Die vorbehaltene Genehmigung Seitens des Administrationsraths kann, so weit es thunlich ist, vorgängig, oder auch nach einem allgemeinen, jährlich aufzustellenden Etat ertheilt werden.

Die Mitglieder der Direktion erhalten, außer dem Ersatze für Reisekosten oder andere durch ihre Funktionen veranlaßten Auslagen, eine Entschädigung für ihre Mühwaltung. Diese Entschädigung soll in einer Tantième an dem Ueberschusse, welchen der Reinertrag nach Abzug von 3½ Prozent Zinsen vom Aktien-Kapital ergiebt, bestehen, und kann im Ganzen bis auf 4 Prozent von jenem Ueberschusse durch den Administrationsrath festgesetzt werden. So lange ein solcher Ueberschuß nicht eingetreten ist, kann der Administrationsrath die Entschädigung bis zum Gesammtbetrage von dreitausend Thaler jährlich gewähren.

Der vom Staate ernannte Direktor erhält von der Gesellschaft keine Besoldung oder weitere Entschädigung für seine Mühwaltung, indem er vom Staate besoldet und für Reise- und andere Kosten entschädigt wird. Ob der-

selbe an der Tantième Theil nehme, hängt von der Bestimmung des Königl. Finanz-Ministeriums ab.

Als erster Verwaltungsbeamte zur Führung der Geschäfte nach den Beschlüssen der Direktion wird ein Spezial-Direktor angestellt; die Anstellung desselben, so wie der übrigen Beamten, erfolgt durch die Direktion, wogegen dem Königl. Finanz-Ministerium die Bestätigung

a. des Spezial-Direktors und seines etwaigen Substituten,
b. des oder der höheren technischen Beamten für die Leitung des Baues und des Betriebes,
c. des Haupt-Kassirers

vorbehalten ist, und zwar hinsichtlich der ad a und b gedachten Beamten, mit der Maaßgabe, daß es dem Königl. Finanz-Ministerium frei steht, die von der Direktion hierzu vorgeschlagenen Personen ohne Angabe von Gründen zu verwerfen und in einem solchen Falle die Wahl dieser Beamten selbst zu treffen.

Sollte der Staat in Folge der von ihm übernommenen Zinsen-Garantie genöthigt sein, in fünf auf einander folgenden Jahren einen Zuschuß zu leisten, oder sollte der Zuschuß in einem Jahre mehr als 1½ Prozent des festgesetzten Aktien-Kapitals betragen, so steht demselben die Befugniß zu, die Administration und den Betrieb der Bahn von Köln nach der Landesgrenze bei Minden zu übernehmen, unter allen Umständen aber die garantirten 3½ Prozent Zinsen zu gewähren. Wenn bei dieser Administration von Seiten des Staats der Reinertrag in drei hinter einander folgenden Jahren mehr als 3 Prozent des Aktien-Kapitals betragen hat, ist die Gesellschaft berechtigt, die Verwaltung wieder zu übernehmen.

Für die auf der Bahn zu befördernden Transporte von Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungsbedürfnissen, so wie von Militär-Effekten jeglicher Art, gilt dasselbe, was bei der Niederschlesischen Eisenbahn und anderen, in der neueren Zeit konzessionirten gesagt ist.

Dieses wäre das Wichtigste, was wir aus dem Statut hervorheben wollen, weshalb wir zu dem ferneren Wirken des provisorischen Komités zurückkehren. Die zweite Aufgabe desselben war, wie wir schon erwähnt haben:

> den Zutritt von ferneren Aktionären zu vermitteln und so das nothwendige Baukapital zu beschaffen, so wie ohne Zeitverlust alle zum raschen und kräftigen Angriff des Baues nothwendigen Vorbereitungen nach Möglichkeit zu treffen.

Durch die zwischen dem Staate und der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft geführten Verhandlungen war dieselbe wesentlich erleichtert, da eine Zinsen-Garantie und eine starke Betheiligung der Aktionäre am Gewinn in Aussicht stand und der am 24. August 1843 abgehaltene Termin zur Aktienzeichnung in Köln eine den Bedarf etwa vierfach übersteigende Betheiligung ergab. Die hierdurch nothwendig gewordene Reduktion konnte jedoch nicht eher erfolgen, als bis über die rechtliche Existenz der Gesellschaft und das getheilte Recht der Zeichner zu Köln und zu Düsseldorf entschieden war; alsdann erfolgte

sie aber auch sofort, und zwar nach folgenden, dem Statut angehängten Bestimmungen:

Vorzugsweise sind bei der im Wege der Aktienzeichnungen unterzubringenden Summe von 11,140000 Thlr. zu berücksichtigen:

a. die von den Aktionären der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft angemeldeten Zeichnungen zum Betrage von . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 2,095200 Thlr.

b. diejenigen Aktienzeichnungen, welche auf den Grund der von der Direktion jener Gesellschaft bekannt gemachten Bedingungen vom März 1841 bis zur Summe von . . . . . . . . . . . . . . . . . 885400 „ erfolgt sind;

c. das Stammkapital, welches durch die Unterschriften der am 19. August 1843 zur Begründung der Gesellschaft in Köln zusammengetretenen 53 Aktienzeichner für eine Summe von . . . . . . . . . 347800 „ gebildet ist

Solche sind daher für die Totalsumme von . . . . . 3,328400 Thlr. einer Reduktion nicht unterworfen.

Auf die nach deren Abzug übrigbleibende Aktiensumme von . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 7,811600 „ konkurriren:

a. die in Köln auf den Grund der Bedingungen vom 24. August 1843 an demselben Tage angemeldeten Aktienzeichnungen zum Betrage von . . . . . . 31,740500 „

b. diejenigen Aktienzeichnungen, welche bei dem in Düsseldorf zur Gründung einer anonymen Gesellschaft, Behufs Herstellung der Köln-Mindener Eisenbahn, gebildeten Komité vor dem 15. September 1843 bis zum Belaufe von . . . . . . . . . . . . 11,159000 „ geschehen sind, wobei jedoch solche Zeichnungen, die für Rechnung dritter Personen gemacht sind, nur in so weit berücksichtigt werden, als ein dazu bestandener Auftrag bis zum 18. Oktober 1843 einschließlich nachgewiesen wird.

Bei der Ausgleichung jener Konkurrenz werden nachstehende Bestimmungen befolgt:

a. Sofern dieselben Interessenten, sowohl bei der Ostrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, als bei dem Düsseldorfer Komité, sich haben einschreiben lassen, wird nur eine Einzeichnung, und zwar bei Verschiedenheit der Summen die größte, berücksichtigt.

Dasselbe gilt hinsichtlich derjenigen, welche sich, sei es in Köln oder in Düsseldorf, zwei oder mehrere Mal durch verschiedene Mandatare haben einschreiben lassen.

b. Die Einzeichner von fünf Aktien und weniger sind einer Reduktion nicht

unterworfen; auch soll eine solche nur in so weit Statt finden, daß dem einzelnen Zeichner eine Betheiligung mit wenigstens fünf Aktien verbleibt.

c. Diejenigen Interessenten, welche nach den vorhergehenden Bestimmungen einer Reduktion nicht unterworfen sind, kommen mit den anderweitig von ihnen gemachten Zeichnungen nur in dem Maaße in Ansatz, daß der Betrag dieser Zeichnungen vorweg um diejenige Summe verkürzt wird, welche einer Reduktion nicht unterliegt.

d. der Aktienbetrag, welcher den einzelnen Interessenten, für welche gleichzeitig in Köln und in Düsseldorf Zeichnungen angemeldet worden, in Folge der Reduktion verbleibt, wird nach Verhältniß der für sie in Köln und in Düsseldorf gezeichneten Beträge den respektiven Anmeldungen aufgegeben.

Nachdem die provisorische Direktion nach diesen Bestimmungen die Vertheilung des Aktienkapitals angeordnet hatte, wurde im Monat November 1843 die erste Einzahlung von 10 Prozent ausgeschrieben, welche so prompt erfolgte, daß von der ausgegebenen Anzahl von nahe 55500 Stück Aktien blos 38 im Rückstand blieben.

Das Königl. Haupt-Banko-Direktorium gewährte in Köln und in Berlin die kostenfreie Annahme der Einzahlungen, deren Betrag im Ganzen 1,108871 Thlr. 20 Sgr. 7 Pf. war.

Am 6. und 7. Februar 1844 wurde hierauf eine General-Versammlung gehalten, und in dieser, statt des provisorischen Direktoriums, die Direktion und der Verwaltungsrath der Gesellschaft gewählt.

Die Lieferung von verschiedenen zum Bahnbau erforderlichen Materialien ist kontraktlich festgestellt, der Oberbau selbst ist an mehreren Stellen, von Deutz bis zum Regierungsbezirke Düsseldorf, in Angriff genommen; es steht mithin zu erwarten, daß die Feststellung der ganzen Linie bald erfolgen und daß alsdann auf allen Punkten zugleich thätig ans Werk gegangen wird.

Sichere Aussicht ist vorhanden, daß im Jahre 1847 die ganze Bahn dem Verkehre eröffnet wird. Die Vollendung der Strecke auf hannoverischem Gebiet, von Minden bis Hannover, muß bis zu diesem Zeitpunkte gleichfalls geschehen sein, und da die Verbindung Hannovers mit Berlin jetzt schon durch mehrere sich an einander schließende Eisenbahnen hergestellt ist, so wird man alsdann die Tour von Köln bis Berlin ohne Unterbrechung vermittelst Dampfwagen zurücklegen können.

### b. Richtung und Länge der Bahn.

Nachdem Herr Hansemann 3 Linien für die Bahn von Köln nach Minden untersucht hatte, erfolgte die Allerhöchste Entscheidung dahin, daß dieselbe bei Duisburg die Ruhr überschreiten sollte, und da der Teutoburger Wald bei Bielefeld nur einen von der Natur angewiesenen Uebergang gestattete, so waren, außer den beiden Endpunkten, in der Bahnlinie 2 Punkte gegeben, die nothwendig berücksichtigt werden mußten. Was sich bis jetzt aus den veröffentlichten Nachrichten und aus dem Hansemannschen Projekte über die

Führung der Bahn bestimmen läßt, wollen wir in dem Nachstehenden angeben.

Ob der Bahnhof bei der Stadt Deutz nördlich oder südlich derselben zu liegen kommen wird, ist noch nicht entschieden, da sich auf beiden Seiten Vor- und Nachtheile darbieten. Der südliche Bahnhof oder Tempelwall besteht zur Zeit größtentheils aus einem zusammenhängenden Grundstücke, welches ohne Schwierigkeiten erworben werden kann; das hoch gelegene Niveau ist keiner Ueberschwemmung ausgesetzt; die Verbindung mit dem Rheine ist ganz leicht zu bewerkstelligen, wo ein prachtvolles Werft und ein tiefes Fahrwasser in jeder Jahreszeit beizulegen erlaubt. Nördlich der Stadt finden sich diese Vortheile nicht, das Terrain zu einem dort anzulegenden Bahnhofe würde mehrere Grundstücke in sich begreifen, häufigen Ueberschwemmungen ausgesetzt sein, wenn man nicht bedeutende Aufträge machen wollte; am Rheinufer fehlt das Werft, es müßte ein neues erbaut und das Rheinbett bedeutend vertieft werden, damit Schiffe bei niederem Wasserstande anlegen können. Als Vortheil dieses Bahnhofes ist jedoch hervorzuheben, daß er dem der Rheinischen Eisenbahn gegenüber liegt, wodurch eine bessere Verbindung zwischen beiden Bahnen, wahrscheinlich durch Dampffähren, bewirkt werden könnte.

Die Eisenbahn selbst würde von Deutz nach Mülheim am Rhein gehen, zwischen Kuppersteg und Mehlbroich die untere Wupper überschreiten, Wiesdorf berühren und alsdann Düsseldorf erreichen. Nach dem Hansemannschen Projekte führt die Bahn östlich der Kölner Chaussee an der Stadt vorbei, so daß nur die äußersten Häuser der Vorstadt, genannt Flinger Steinweg, berührt werden; in dieser Gegend ist auch der Bahnhof projektirt, so daß ein Anschluß der Bahn an den Rhein nicht Statt findet. Für den Handel und die Spedition von Düsseldorf ist es indessen Bedürfniß, die Bahn hier mit dem Rheinufer verbunden zu sehen, was sich am einfachsten dadurch erreichen ließe, wenn man die Bahn näher an die Stadt heranführte und den Bahnhof neben den der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn legte, so daß von da ab die Verbindung mit dem Rheine auf dem bereits bestehenden Schienenwege der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft Statt finden kann. Aus den vorerwähnten Gründen ist deshalb auch die Bahnanlage in dieser Art durch Allerhöchsten Beschluß festgesetzt worden.

Diese Anlage wird die Linie aber um etwa $\frac{1}{4}$ Meile verlängern, außerdem eine zweimalige Ueberschreitung der Chaussee und 1 Brückthor nothwendig machen, überhaupt erhebliche Mehrkosten verursachen. Das Interesse des Eisenbahn-Unternehmens hierbei war besonders deshalb, weil die Bahn bei Deutz und bei Duisburg sich dem Rheinstrome ohnedies anschließt, weniger bedeutend als das der Stadt Düsseldorf, weshalb man die erwähnte Anlage wesentlich von den Begünstigungen abhängig machte, welche die Stadt Düsseldorf gewähren würde.

Von Düsseldorf geht die Bahn über Derendorf, Rath, Calcum, Angermund, Rahm nach Duisburg, nachdem sie bei Altstaden die Ruhr überschritten hat; von dem bei Duisburg anzulegenden Bahnhofe wird eine etwa $\frac{1}{2}$ Meile lange Zweigbahn nach dem Duisburger Hafen führen, vorzüglich um den

Steinkohlenhandel zu befördern. Die Ruhrbrücke bei Altstaden ist das wichtigste Bauwerk auf der ganzen Strecke; das Inundationsgebiet der Ruhr erheischt außerdem eine bedeutende Dammschüttung.

Anfangs sollte die Ruhr unterhalb Altstaden, bei Swisenkamp, überschritten und alsdann die Bahn über Oberhausen (wo die bedeutende Maschinenbau-Anstalt von Jakobi, Haniel und Huyssen sich befindet) nach Delwig geführt werden; letzterer Ort bezeichnet den Abhang des Gebirges, welches hier umgangen werden muß. Mit Abkürzung dieser Linie jedoch und etwas vermehrten Kosten wurde die Bahn südlicher gelegt, um sie näher an das in starker gewerblicher Entwickelung zu einer beträchtlichen Stadt emporblühende Mühlheim an der Ruhr heranzubringen. Eine Zweigbahn nach dieser Stadt ist mit in die Kosten-Ueberschläge aufgenommen. Obgleich die Stadt Ruhrort bisher keine Schritte gethan hat, um sich durch eine Zweigbahn anzuschließen, so erschien es doch zweckmäßig, bei der Projektirung der Mühlheimer Zweigbahn, die künftige Verbindung Ruhrorts mit der Hauptbahn zu berücksichtigen. Denn Duisburg, welches von der, die bedeutende Kohlen-Produktion von Essen bis Dortmund aufnehmenden Hauptbahn direkt berührt wird, erhält dadurch in Bezug auf den Steinkohlenhandel eine so vortheilhafte Lage, daß Ruhrort in der Folge, um mit Duisburg konkurriren zu können, sich genöthigt sehen dürfte, einen Anschluß an die Hauptbahn zu suchen Es ist also nützlich, daß die Zweigbahn von Mühlheim an der Ruhr die Hauptbahn an demselben Punkte treffe, wo die später von Ruhrort her anzulegende in diese einmündet, damit die beiden Zweigbahnen als zweckmäßige Verbindung zwischen Mühlheim und Ruhrort benutzt werden können.

Die Behörden von Mühlheim an der Ruhr haben den Plan bearbeiten lassen, die Hauptbahn über diese Stadt zu führen. Dieser Plan konnte jedoch nicht angenommen werden, weil alsdann das vorzüglich gute Gefälle, durch welches sich diese Linie auszeichnet, unvortheilhaft durch weniger günstiges unterbrochen worden wäre. Abgesehen hiervon würde die Hauptbahn auch den Vortheil verloren haben, Duisburg nahe zu kommen und die Anlage einer Zweigbahn nach Ruhrort zweckmäßig vorzubereiten, also den Vortheil, drei Städte in den Verkehr aufzunehmen.

Die bedeutendsten Erdarbeiten auf der ganzen Strecke finden sich, wie bereits erwähnt, zwischen Dortmund und Unna, indem die Linie hier auf den Abhängen des Gebirges liegt; es ist jedoch fraglich, ob die Bahn nicht in einer etwas südlicheren Lage durch die Thalgründe geführt wird, indem, ungeachtet der beträchtlichen Entschädigungsansprüche, hierdurch wahrscheinlich eine erhebliche Kostenverminderung erreicht werden wird.

Von Unna aus konnte die Bahn über Hamm oder Soest nach Lippstadt gehen; den beiden betheiligten Städten war es daher nicht zu verdenken, wenn eine jede die Bahn in ihre Nähe geführt wissen wollte. Verschiedene Ansichten wurden deshalb vor Entscheidung dieser Angelegenheit in rheinischen und westphälischen Blättern entwickelt; manche Wahrheit wurde durch diese Verhandlungen ans Licht gebracht, dagegen auch manche Behauptung, der es an wirklicher Begründung fehlte, beseitigt.

Die Vertheidiger der Linie über Unna, Werl, Soest und Lippstadt führten an, daß die Eisenbahn in dieser Richtung die Provinz Westphalen so durchschnitte, daß die volk- und gewerbereichere Hälfte südlich von der Linie zu liegen käme, welche wegen ihrer industriellen und kommerziellen Verhältnisse die Bahn wenigstens doppelt so stark benutzen würde, als der nördliche Theil der Provinz dazu im Stande wäre. Dieser südliche gewerbreiche Theil sei von jeher in Ansehung seines auswärtigen Verkehrs auf die Berliner Straße hingewiesen, welche in Zusammensetzung der Minden-Kölner, Braunschweig-Kölner und Kassel-Kölner Chaussee durch Soest an den Rhein führte. Deswegen seien nun auch von Lippstadt auf Paderborn, Meschede, Brilon und Siegen, von Soest auf Arnsberg und Hüsten, von Werl auf Menden, Balve und Wickede, von Unna auf Iserlohn und Altena die schönsten Kunststraßen angelegt. Würde also die Eisenbahn über diese Städte gelegt, so könnte sie sofort von den Fabrikorten der Provinz benutzt werden; würde dieselbe dagegen über Hamm und Oelde auf Gütersloh gerichtet, so würden die fabrikreichen Kreise Lippstadt, Meschede und Siegen die Bahn erst in Gütersloh, so wie Arnsberg und Iserlohn selbige erst in Hamm erreichen können, während auf der ganzen Strecke von Hamm bis Gütersloh gegen 7 Meilen keine einzige fahrbare Straße nach Süden hinführte. Außerdem aber berührte die Bahn auf der Linie über Soest die fruchtbarsten und am stärksten bevölkerten Gegenden Westphalens, welche eine große Frequenz sicherten. — Schon bisher hätte der Kreis Soest die südlicher belegenen Kreise der Provinz und die Gegend von Elberfeld zum großen Theil mit Getreide versehen, welches mit dem aus den benachbarten Fürstenthümern Paderborn und Waldeck auch die Gegend von Brilon in Soest und Werl zusammengebracht und weiter befördert wäre. Bei der ungemein starken Zufuhr an Korn aber, deren insbesondere der volkreiche Bezirk Elberfeld bedürfte, sei mit Gewißheit anzunehmen, daß dieselbe lediglich von Soest bezogen und dadurch die Konkurrenz des nur per Achse hinzubefördernden Getreides ausgeschlossen würde, sobald die Eisenbahn die Transportkosten von Soest aus auch nur einigermaßen billiger stellte, was wieder die unmittelbare Folge von dem auf derselben zunehmenden Verkehre sei. Auf sechs Salinen, zu Westernkotten, Sassendorf, Werl, Höppe, Neuwerk und Königsborn würden jetzt schon jährlich über 300000 Zentner Salz fabrizirt und von dort verfahren, wogegen wenigstens über 500000 Zentner Steinkohlen auf diesen Salinen konsumirt würden, welche bisher aus der von der Köln-Soester Bahn zu durchschneidenden Gegend von Dortmund bezogen worden seien. — Außerdem befänden sich in der Nähe der Linie über Soest mehrere sehr bedeutende Fabriken, namentlich zu Warstein, Arnsberg und Wickede, welche eine große Masse von Eisen versendeten und dagegen Roheisen und Kohlen bezögen. — Alle diese günstigen Aussichten seien aber im raschen Steigen begriffen, denn außer den bereits in Betrieb gesetzten Salinen hätten sich in Westernkotten, wie auch in der bei Soest, noch zwei der reichhaltigsten Soolquellen gefunden, welche mit Vortheil ausgebeutet werden könnten, wenn nur die Transportkosten vermindert würden. In gleicher Art stände zu hoffen, daß die noch sehr unbenutzten Gefälle auf der Möhne, im Kreise

Soest zu Fabrikanlagen benutzt würden, sobald nur die Eisenbahn diese Gegend berührte. —

Als Widerlegung führten dagegen die Vertheidiger der Linie über Hamm an, daß diese Linie nicht, wie vorstehend angenommen wurde, von Dortmund an Unna vorbei, über Hamm, Beckum, Oelde nach Gütersloh, sondern von Dortmund über Unna, Hamm, hier die Lippe überschreitend, über Lippborg und Lippstadt nach Gütersloh geführt werden sollte. Die meisten für die Hammer Linie aufgezählten Nachtheile fielen dadurch über den Haufen, weil die in dem Vorstehenden zusammengestellten Vortheile bei dieser Richtung der Bahn eben so für die Hammer als für die Soester Linie sprächen. Was den angegebenen Anschluß der südlich und südöstlich gelegenen Gegenden der Provinzen an die Bahn und den daraus hervorgehenden Zuwachs an Frachtverkehr beträfe, so wäre es ganz richtig, daß die kornreichen Gegenden des Fürstenthums Paderborn, und auch wohl noch das angrenzende Waldeck, der Rheinprovinz viel Korn zuführten (nach Egidy 100000 Scheffel), und daß überhaupt die Bahn diesen Verkehr noch mehr befördern würde, die Richtung der Bahn aber, ob sie über Lippstadt und Soest oder über Lippstadt und Hamm führte, würde an diesem Verkehre nichts ändern, indem sich diese Gegenden in dem näher liegenden Lippstadt, und nicht in dem entfernteren Hamm anschließen würden. Auch die Kreise Meschede, Brilon und die Fabriken Warstein würden, da sie nur mittelst der über Erwitte führenden Chaussee zur Eisenbahn gelangen könnten, sich dieser in Lippstadt bedienen. Die Saline Westernkotten würde die Ausbeute der reichen Soolquellen in Lippstadt zur Bahn befördern und von da auch den Kohlenbedarf beziehen; das wichtige Iserlohn und Umgegend würde auf der neuen Chaussee, die von Iserlohn direkt nach Unna führt, sich in dieser Stadt der Eisenbahn anschließen, wenn nicht diese Gegenden etwa vorzögen, sich der von Elberfeld und Hagen nach Dortmund führenden Eisenbahn zuzuwenden.

Prüft man die einzelnen Ansichten und vergleicht sie mit den im Hansemannschen Bericht vom April 1842 enthaltenen Resultaten, so dürften folgende Punkte klar gestellt sein:

1) Sowohl die Personen-Frequenz als der Güterverkehr stellen sich für die Duisburg-Soester und die Duisburg-Hammer Linie in einem solchen Grade gleich, daß dies Moment wenig wiegt (S. Hansem. Ber. S. 43). Es kann also der vielfach angeregte Umstand, daß die Berlin-Kölner Straße über Soest gelegt sei, für die hier zu erwartende Frequenz kein Gewicht in die Waagschale bringen.

2) Die Duisburg-Hammer Linie wird um mehrere Hunderttausend Thaler wohlfeiler gebaut.

3) Die Steigungs-Verhältnisse auf der Duisburg-Hammer Linie stellen sich bei weitem günstiger als auf der Duisburg-Soester Linie.

Aus den beiden Punkten 2) und 3) folgt unwidersprechlich, daß

4) der Betrieb und die Unterhaltung auf der Duisburg-Hammer Linie weniger kostbar sein werden als auf der Duisburg-Soester Linie. — Eben so wird durch die Wohlfeilheit des Baues, des Betriebes und

der künftigen Unterhaltung der für eine Eisenbahn ohnehin unbedeutende Vortheil der etwas kürzeren Linie über Soest vollständig ausgeglichen.

Für die Leitung der Bahn über Soest dürfte eigentlich nur der Vortheil eines erleichterten Transports des Korns aus der Umgegend von Soest und des Salzes von den Salinen von Werl und Sassendorf sprechen, da die Saline Königsborn bei Unna, die Salinen Westernkotten und Salzkotten bei Lippstadt zweckmäßige Anschlußpunkte haben.

Wenn die südlich liegenden Gegenden von Sassendorf und Werl das benöthigte Salz und von Soest ihren Bedarf an Korn bezogen haben, worauf sie ihrer Lage nach angewiesen sind, so wird die Saline von Sassendorf gar kein, Soest aber und Werl, welche letztere Stadt sowohl bei Unna die Eisenbahn, als bei Hamm die Lippe benutzen kann, nur ein geringes Gewicht für den zu kalkulirenden Verkehr auf der Eisenbahn in die Waagschale legen und keine besondere Bevorzugung gegen die Linie über Hamm in Anspruch nehmen können, indem dagegen in Betracht gezogen werden muß, welche ungemeine Quantitäten von Getreide und auch von Kaufmannsgütern, nicht allein aus dem Münsterlande, sondern — trotz aller dem Transporte jetzt noch sehr ungünstigen Verhältnisse — selbst aus den östlichen Provinzen des Staates über die Ems herkommend — nach Hamm — in das Bergische und zum Rhein hin verfahren werden.

Die Lage Münsters zwischen Lippe und Ems giebt aber zugleich Gelegenheit, durch eine Zweigbahn die Grundlage einer Verbindung der Lippe und Ems, und somit auch des Rheins unter einander, und mit der Nordsee zu legen, indem es leicht ist, von Münster aus künftig nach dem geeigneten Punkte der Ems weiter zu bauen. Staats-, Provinzial- und allgemeine Industrie-Interessen machten es daher zur dringenden Nothwendigkeit, unter zwei streitigen Richtungen der Hauptbahn derjenigen den Vorzug zu geben, welche den zweckmäßigsten Anschlußpunkt an Münster, unter Berücksichtigung der erwähnten Flüsseverbindung, darbietet. Nun kann aber kein Punkt gefunden werden, dessen Lage in dieser Beziehung derjenigen Hamms gleich stände, da die Verbindungslinie beider Städte fast perpendikulär auf die Hauptbahn fällt, also für den Verkehr Münsters und der umliegenden Gegenden nach Ost und West ganz gleichbedeutend.

Diese Gründe führten denn auch die Allerhöchste Entscheidung herbei, daß die Hauptbahn über Hamm geführt werde. Sie wird daher die Richtung von Dortmund über Unna, Hamm, Lippborg, Lippstadt nach Gütersloh nehmen, wodurch ein ausgezeichnet günstiges Gefälle auf der ganzen Bahnstrecke herbeigeführt wird.

Die Linie von Rehme nach Minden am linken Ufer der Weser durch die Porta Westphalica zu führen, ist unstatthaft, weil selbst mit Aufwendung höchst beträchtlicher Kosten scharfe Krümmungen nicht zu vermeiden sein würden, um so weniger, als die Bahn nicht nur nach Minden, sondern auch über die Weser zu führen ist. Es stellte sich heraus, daß der beste Bahnzug zu erreichen war, wenn, wie schon erwähnt, die Weser bei Rehme überschritten

wurde, und die Bahn dann am rechten Weserufer über Holzhausen und Neesen durch die Porta Westphalica in die Nähe von Minden gelangte.

In Beziehung auf die Inundations-Verhältnisse ist zu bemerken, daß die Bahn in den Thälern der Werra und der Weser über die höchsten bekannten Wasserstände gelegt ist, was beträchtliche Erd- und Brückenbauten erfordern wird.

Die Bahnhöfe zu Gütersloh und zu Herford sind in einem bedeutenderen Maaßstabe projektirt als durch die Verhältnisse dieser beiden Städte bedingt sein würde. Der Grund ist, daß zwischen Gütersloh und Herford, wegen der hier Statt findenden ungünstigen Steigungen, der Betrieb nach einem anderen Systeme einzurichten sein wird, als zwischen Herford und Minden auf einer Seite und zwischen Gütersloh und Deutz auf der anderen Seite Statt finden kann. Auch die Bahnhöfe zu Bielefeld und zu Minden sind in den Ueberschlägen mit beträchtlichen Summen aufgeführt; der erstere, weil seine Anlage durch Terrain-Schwierigkeiten vertheuert, der zweite, weil er als End- und Grenzbahnhof wichtig sein wird.

Die ganze Länge der Bahn über Hamm beträgt, nach dem Berichte von Hansemann, mit zwei Zweigbahnen 38,33, ohne Zweigbahnen 37,74 Meilen.

### c. Anlage-Kapital.

Nach dem Berichte des Herrn Hansemann waren für die Duisburg-Hammer Linie veranschlagt:

| | mit zwei Zweigbahnen. Thaler. | ohne Zweigbahnen. Thaler. |
|---|---|---|
| 1) Kosten der Grund-Entschädigung . . . . . . . . | 1,171022 | 1,150742 |
| 2) Kosten der Erdarbeiten, einschließlich der Kosten zur Gewinnung und Ablagerung von Erdmassen . . . | 2,803876 | 2,788146 |
| 3) Kosten der Böschungen . . . . . . . . . . . | 253182 | 250949 |
| 4) Unterhaltung der Dämme und Böschungen in den ersten zwei Jahren . . . . . . . . . . . . | 392626 | 390289 |
| 5) Kosten der Einfriedigung der Bahn . . . . . . | 178246 | 175508 |
| 6) Kosten der Wege-Uebergänge und Brücken über Bäche und Gräben . . . . . . . . . . . . . . | 721322 | 714031 |
| 7) Kosten der großen Brücken . . . . . . . . . . | 1,424500 | 1,424500 |
| 8) Kosten des Oberbaues für ein Geleis . . . . . | 3,038880 | 2,994105 |
| 9) Kosten der Wärterhäuser inkl. der Grund-Erwerbung . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 324000 | 321000 |
| 10) Kosten der Bahnhöfe und Haltestellen inkl. der Grund-Erwerbung . . . . . . . . . . . . . | 2,276000 | 2,186000 |
| 11) Kosten der Coaksöfen inkl. der Grund-Erwerbung | 153000 | 153000 |
| 12) Kosten der Signale und der Abtheilungszeichen für die Längen- und Gefälle-Veränderungen . . . . | 29576 | 29087 |
| 13) Kosten der verschiedenartigen Arbeiten, die nicht in die vorhergehenden Positionen aufgenommen werden konnten . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 535410 | 494518 |
| Latus . | 13,301640 | 13,071875 |

| | mit zwei Zweigbahnen. Thaler. | ohne Zweigbahnen. Thaler. |
|---|---|---|
| Transport . | 13,301640 | 13,071875 |
| 14) Kosten der Verwaltung, der technischen Leitung, der Reisen, der Einübung des Betriebes, der Eröffnungsfeierlichkeiten u. s. w. . . . . . . . . . . . . | 638096 | 628662 |
| 15) Unvorhergesehene Ausgaben . . . . . . . . . . | 518062 | 510386 |
| 16) Zinsen . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 1,166297 | 1,146547 |
| Summa aller Kosten . | 15,624095 | 15,357470 |
| Die Durchschnittskosten einer Meile betragen hiernach . | 407620 | 406928 |

Nach einer besonderen Berechnung sind jedoch die Kosten der Linie mit 2 Zweigbahnen auf 13,500000 Thlr. ermäßigt, wonach sich alsdann die Durchschnittskosten einer Meile auf 352205 Thlr. stellen.

An Ländereien werden zur Bahn erforderlich sein 3115 Morgen, und außerdem 1162 Morgen zur Gewinnung und Ablagerung von Erde; Erdmassen sind zu bewegen 1,877187 Schachtruthen; es wird demnach eine Schachtruthe der zu bewegenden Erdmasse 1,49 Thlr. kosten.

Wege-Uebergänge sind erforderlich:

| | |
|---|---|
| in gleicher Höhe der Bahn . . . . . . . . . | 313 |
| über oder unter der Bahn . . . . . . . . . . | 47 |
| Brücken über Bäche und Gräben . . . . . . | 354 |

An Mauerwerk müssen hierzu verwendet werden 18660 Schachtruthen, wogegen die großen Brücken über Flüsse, Ströme und Thäler, welche zusammen eine Länge von 4312 Fuß enthalten, 16367 Schachtruthen inkl. Beton erfordern; die Schachtruthe Mauerwerk stellt sich hiernach auf 87 Thlr.

Ueber die sonstigen Verhältnisse der Bahn ist schon das Wichtigste im geschichtlichen Theile angegeben worden, weshalb wir hiermit schließen wollen.

---

Nachdem schon der Druck dieser Bahn beendet war, empfingen wir den Bericht der Direktion, welchen diese letztere dem Administrationsrathe in der Sitzung am 26. Juli 1844 erstattet hat. Da er namentlich über den Stand des Baues und der sonstigen Vorarbeiten Aufschluß giebt, so können wir nicht umhin, das Nachstehende daraus zu entnehmen und dem im Vorstehenden Angeführten folgen zu lassen.

„Was unsere Thätigkeit in Beziehung auf die Ausführung des Bauwerks selbst betrifft, so ist dieselbe theils auf die möglichst schleunige Beendigung der Vorarbeiten, theils aber, so weit wie dies nur immer zulässig war, darauf gerichtet gewesen, daß durch sofortigen Angriff der Ausführungsarbeiten die zeitige Eröffnung des Betriebes ermöglicht werde.

Indessen ist die Bahnrichtung im Allgemeinen erst festgesetzt von Deutz bis Duisburg und durch das Emscher Thal bis Dortmund, sodann von Lippstadt über Rietberg und Bielefeld bis Minden. Der ganze Zwischentheil von Dortmund bis Lippstadt — beiläufig 10 Meilen lang — unterliegt noch der

ministeriellen Festsetzung, und sind auf dieser Strecke die Ingenieurs noch immer mit vergleichenden Vorarbeiten beschäftigt, welche bei Auswahl der Bahnlinie zwischen Dortmund und Lippstadt durch die Höchste Behörde zur Beurtheilung gezogen werden sollen. Die von Sr. Majestät dem Könige ausgegangene Bestimmung, daß Hamm von der Bahnlinie berührt werden soll, hat die Nothwendigkeit neuer, mit Zeit- und Kostenaufwand verbundener Ermittelungen nöthig gemacht, indem durch jene Bestimmung die Zweckmäßigkeit der Berührung von Unna und Soest in Zweifel gestellt, und die früher nicht bearbeiteten Linien von Dortmund über Camen nach Hamm und von Hamm über Soest nach Lippstadt, neben der direkten Linie von Dortmund über Camen, Hamm, Oelde, Gütersloh nach Bielefeld, in Konkurrenz getreten sind.

Speziell genehmigt ist erst die Bahnlinie von Deutz bis zur Grenze des Regierungsbezirks Köln und von Minden bis zum Weser-Uebergange bei Rheme. In der Abtheilung zwischen Deutz und der Grenze des Regierungsbezirks Köln sind bereits die Versuche zur Erwerbung des Grundeigenthums im Wege der Vereinbarung, jedoch — mit einer Ausnahme — ohne Erfolg gemacht, und das Expropriations-Verfahren so weit geführt, daß wir täglich das besitzeinweisende Urtheil erwarten. Die Erdarbeiten sind bereits verdungen, eben so die Brückenarbeiten am Faulbach und Strunderbach ins Werk gesetzt, resp. die dazu erforderlichen Materialien beschafft, so daß die Bahnarbeiten auf dieser Strecke als unmittelbar in Betrieb kommend angesehen werden können. Zu bemerken ist, daß die Bahnhofsanlage in Deutz und der Angriff der Arbeiten im Festungsrayon noch von dem Eingange der Allerhöchsten Orts zu ertheilenden Erlaubniß zum Durchbruch der Festungswerke abhängig bleibt, und bis zum Einlangen derselben jede Arbeit dort ausgesetzt bleiben muß, wie wünschenswerth es auch sein mag, die dortigen nicht unbedeutenden Arbeiten ohne Verzug angreifen zu können. — Das im Austausch gegen den jetzigen Dragoner-Exerzierplatz der Militär-Behörde zu überweisende, auch für zweckmäßig erkannte Feld von circa 20 Morgen Umfang ist bereits acquirirt.

Zwischen Minden und dem Weser-Uebergange haben die Arbeiten schwunghaft begonnen; das Expropriations-Geschäft nimmt dort unter den Bemühungen unseres Kommissars, des Herrn Regierungs-Assessors Liebrecht, seinen geregelten Fortgang, und durch den Besitz der bereits angelieferten Schwellen und eines, wenngleich geringen Quantums von Schienen, welche wir zu mäßigen Preisen von der Rhein-Weser Eisenbahn-Gesellschaft erworben haben, so wie durch den Erwerb von Steinbrüchen in der Porta, sind wir in die Lage gekommen, zugleich für die Weserbrücke das erforderliche Steinmaterial zu gewinnen, und den zum Transport desselben bis zur Brückenbaustelle dienenden Bahndamm in Ausführung nehmen zu können.

Mit dem Brückenbau selbst ist durch Ausgrabungsarbeiten begonnen, und sind in der Abtheilung VII bereits 12—1300 Menschen in Arbeit. Wegen des Bahnhofes in Minden werden die Verhandlungen mit den verschiedenen

bei dieser bedeutenden Anlage, mit welcher ein neuer Weserhafen in Verbindung gesetzt werden soll, interessirten Behörden fortgesetzt.

Die spezielle Festsetzung der Bahnlinie ist nachgesucht in der Abtheilung I von der Grenze des Regierungsbezirks Köln über Düsseldorf bis Duisburg, und in der Abtheilung II von Duisburg bis zum Bahnhofe auf der Lipperheide.

Der Bau der Brücke über den Dünnbach bei Küppersteg und der Wupperbrücke in der Abtheilung I ist bereits in Angriff genommen und das Baumaterial beschafft; jedoch ist der Fortgang der Arbeiten noch wesentlich von der zwangsweisen Einweisung der Gesellschaft in den Besitz mehrerer Grundstücke abhängig, welche auf dem Wege gütlicher Einigung nicht zu acquiriren gewesen.

Die Lage des Düsseldorfer Bahnhofes ist nunmehr auch durch Allerhöchste Bestimmung festgesetzt; indessen sind wegen desselben noch Verhandlungen mit den dortigen Lokalbehörden aufgegeben, deren Beendigung in kurzer Frist entgegengesehen werden kann.

Ein besonderes Augenmerk hatten wir auf die möglichste Beschleunigung des Ruhrbrückenbaues bei Altstaden in der II. Abtheilung gerichtet, und, sobald nur das Projekt ausgearbeitet war, sowohl für die Erwerbung der nöthigen Grundstücke, als auch für die Beschaffung des Baumaterials Sorge getragen; indessen haben wir vor wenigen Tagen die Nachricht erhalten, daß von Seiten der Ruhrbau-Behörde, durch Herrn Baurath Neuenborn zu Mülheim a. d. Ruhr, eine Modifikation des Brückenplans vorgeschlagen worden, und der Herr Ober-Präsident v. Vincke deswegen seine Zustimmung zum Angriff des Baues versagt hat. Da der Direktion Alles daran gelegen ist, diesen Brückenbau möglichst zu fördern, weil von dessen zeitigem Fertigwerden die Benutzung der ganzen Bahnlinie im Jahre 1847 wesentlich abhängig bleibt, und dieselbe voraussichtlich 3 Jahre Bauzeit erfordert, so haben wir bei dem Herrn Ober-Präsidenten die vorläufige Gestattung des Bauangriffs beantragt und uns erboten, dabei auf die in Aussicht gestellte Modifikation des Bauplans gehörige Rücksicht zu nehmen. Es freut uns, Ihnen melden zu können, daß die bedingte Zustimmung Sr. Excellenz des Herrn Ober-Präsidenten v. Vincke bereits bei der Direktion eingegangen ist.

In der Abtheilung VI ist der Viadukt bei Schildesche, unfern von Bielefeld, dasjenige Werk, welches die längste Bauzeit erfordert; wir haben daher, weil der Viadukt am gegebenen Punkte unvermeidlich erscheint, auch bereits durch das Hohe Finanz-Ministerium genehmigt ist — obgleich die Bahnlinie dort noch nicht speziell festgestellt worden — keinen Anstand genommen, auch dort schon werkthätig vorzugehen. Die Statt gehabten, auf die Vertheuerung des Steinmaterials gerichteten Vereinbarungen der Steinbruchsbesitzer und Unternehmer haben die Nothwendigkeit herbeigeführt, Steinbrüche für Rechnung der Gesellschaft in Betrieb zu setzen, was von erwünschtem Erfolg gewesen. Die Förderung und Anfuhr des Steinmaterials hat guten Fortgang; der sehr mangelhafte Zustand der Kommunikationswege mit der Baustelle und die Voraussicht, daß dieselben ungebessert in der Winterjahreszeit

und im künftigen Frühjahr gänzlich unbrauchbar sein und mithin auf unsere Frachtpreise sehr nachtheiligen Einfluß üben werden, haben uns bestimmt, den Abtheilungs-Ingenieur zu autorisiren, mit den betreffenden Lokalbehörden wegen gründlicher Herstellung dieser Wege, unter Anerbietung von angemessenen Beiträgen Seitens der Gesellschaft, Vereinbarung zu treffen.

In Ansehung des Bahnhofes zu Dortmund, welcher von besonderer Wichtigkeit für unser Unternehmen sein wird, weil in seinem Bereiche die Bergisch-Märkische Eisenbahn mit der Köln-Mindener zusammentrifft, und weil die Lage von Dortmund an der Grenze des Kohlenreviers vorzüglich geeignet scheint, die Maschinen-Werkstätten und Coaks-Brennereien für unser Unternehmen aufzunehmen, ist eine Vereinbarung mit der Direktion der Bergisch-Märkischen Gesellschaft durch den dazu kommittirten Präsidenten unserer Direktion an Ort und Stelle vermittelt worden, welche eine angemessene Gemeinschaftlichkeit mehrerer Anlagen, zur beiderseitigen Ersparung von Kosten, und eine den Verhältnissen beider Gesellschaften entsprechende, den Verkehr und den Uebergang von einer Bahn auf die andere erleichternde Disposition der Bahnhofs-Einrichtungen bezweckt.

Sobald das System des Oberbaues für unsere Eisenbahn, plattfüßige, pro Fuß 20 Pfd. schwere Schienen mit Hacknägel-Befestigung auf eichenen Querschwellen und an den Stößen auf Langschwellen mit Eisenschuh- und Schraubenbefestigung, die Genehmigung des Hohen Finanz-Ministeriums erhalten, haben wir nicht gesäumt, sofort die Schwellen-Quantitäten, deren wir im laufenden Jahre, namentlich zu den verschiedenen provisorischen Bahnstrecken, bedürfen werden, in öffentlichen Verding zu geben.

Von dem Schwellenbedarf haben wir wirklich 37000 Stück, lieferbar auf den verschiedenen Baustellen zwischen Deutz und Minden, vergeben, und sind solche größtentheils und in sehr befriedigender Güte bereits angeliefert Mit den verlangten Preisen dürfen wir in Betracht des nachtheiligen Umstandes, daß unsere Ausschreibung in die Endperiode der Fällungszeit fiel, die Lieferanten mithin in der Auswahl der Waldbestände sehr beschränkt waren, noch immer zufrieden sein. Wir beabsichtigen, künftig unsern jährlichen Bedarf, namentlich für die ganze Bahnstrecke zwischen Deutz und Duisburg, im Laufe des August 1844 schon in Verding zu geben, und haben Grund zu hoffen, daß wir zu geringeren Preisen das benöthigte Quantum werden beschaffen können.

Der Bedarf an Schienen für unsere Bahn wird sich auf 19—20000 Tons à 2000 Pfd. stellen. Als wir zum Abschluß von Verträgen wegen Lieferung derselben schreiten konnten, hatte die Entwerthung des Eisens bereits ihr Ziel erreicht, und sind uns daher auf unsere desfallsige Aufforderung aus Belgien und England nur beschränkte Offerten und zu Preisen zugegangen, von welchen die geringsten 7 Pfd. pro Ton frei Schiff in England betrugen. Der Bezug aus dem Auslande aber war noch besonders durch die Aussicht auf Erhöhung des Eingangszolls erschwert, welcher, wie damals vorausgesehen wurde und sich auch bestätigt hat, noch vor Eingang der in Bestellung zu gebenden Schienen in das Gebiet des Zollvereins in Wirksamkeit treten konnte.

Es hat uns sehr gefreut, von den inländischen Gewerkschaften der Herren Hoesch in Düren, Michiels u. Comp. in Eschweiler-Aue und Jacoby, Haniel und Huyssen zu Sterkerade für Anlieferung von 15000 Tons Bedingungen gestellt zu erhalten, welche uns erlaubten, der inländischen Industrie die nicht unbedeutende Beschäftigung zuzuweisen, ohne das Interesse der Gesellschaft zu verletzen. Unter der für die Lieferanten einigermaßen erschwerenden, für die Gesellschaft von wesentlichem Vortheile erachteten Bedingung, daß die obere Eisenplatte jedenfalls aus gutem inländischen Eisen bestehen müsse, haben die genannten 3 Gewerkschaften die Lieferung von 10000 Tons zum Preise von 35 Thlr. 20 Sgr. pro 1000 Pfd. für die Strecke zwischen Deutz und Oberhausen, von 37 Thlr. 5 Sgr. zwischen Oberhausen und Dortmund und von 37 Thlr. 20 Sgr. für die jenseits Dortmund erforderlichen Schienen (unter Bewilligung eines verhältnißmäßigen Rabatts für Frachtersparnisse), und die Herren Hoesch und Michiels u. Comp. ferner noch nachträglich die Lieferung von 5000 Tons zum Preise von 35⅔ Thlr. pro 1000 Pfd. frei Ufer zu Köln übernommen. 4- bis 5000 Tons bleiben demnach noch zu vergeben, hinsichtlich welcher, da die Zeit nicht drängt und die Verhältnisse für den Abschluß augenblicklich ungünstig sind, die Direktion Verfügung zu treffen sich vorbehalten hat.

Zur Kontrolirung der Fabrikation haben wir sachkundige Beamte zu Düren, Eschweiler-Aue und Sterkerade stationirt. Nach ihren Berichten sind die Gewerkschaften mit dem Vorbereiten der Luppen und mit der Einrichtung der Walzwerke zu der mit Schwierigkeiten verbundenen Fabrikation thätigst beschäftigt. Wir erwarten täglich, zur Revision der Probeschienen aufgefordert zu werden.

Daß wir 1248 Stück Schienen zu provisorischen Bahnen in der Abtheilung VII zum Preise von 27 Thlr. pro 1000 Pfd. Zollgewicht von der aufgelösten Rhein-Weser Bahn in Minden übernehmen konnten, hat uns Verlegenheiten vermeiden lassen, in welche wir sonst durch die Nothwendigkeit, dort schon jetzt auf provisorischen Schienen Transporte zu bewirken, gerathen wären.

Die Beschaffung des sofort erforderlichen Bedarfs an Schieb- und Erdtransportwagen war eine Aufgabe, auf welche die Direktion unverzüglich Bedacht zu nehmen hatte, wenn sie nicht in den Fall gerathen wollte, die Ausführung der Erdarbeiten, sei es auf eigene Rechnung, sei es durch Unternehmer, wesentlich aufzuhalten oder zu erschweren, indem es durch die Erfahrung dargethan ist, daß die Beschaffung der Transportmittel den Unternehmern häufig nur mit Nachtheil überlassen werden kann.

Wie bedeutend daher auch die desfallsigen Ausgaben erschienen, so haben wir doch dazu übergehen müssen, für diejenigen Abtheilungen, in welchen schon im Laufe dieses Jahres Erdarbeiten unternommen werden, nämlich für die Abtheilungen I, II, III, VI und VII eine entsprechende Anzahl Schieb- und Erdtransportwagen anzuschaffen. Wir haben auch für diese Gegenstände den Weg des öffentlichen Ausgebots gewählt, und zu billigen Preisen, von 2 Thlr. 20 Sgr. bis 3 Thlr. 28 Sgr. 6 Pf. an den verschiedenen Lieferungsstellen, im

Ganzen 3383 Schiebkarren in Bestellung gegeben, welche schon größtentheils abgeliefert und von dem mit der Abnahme beauftragten Kontroleur Oesterreich abgenommen, also disponibel sind.

400 Erdtransportwagen mit eisernen Achsen und Rädern sind zu den billigen Preisen von 88 Thlr. $20\frac{2}{3}$ Sgr. bis 105 Thlr. 10 Sgr., nach Maaßgabe der Lage der verschiedenen Ablieferungsorte, erst vor Kurzem zugeschlagen worden. 10 Stück Erdtransportwagen haben wir zum Preise von 60 Thlr. pro Stück von der Rhein-Weser Eisenbahn-Gesellschaft übernommen, und sind solche schon zwischen Porta und Rehme (in der VII. Abtheilung) wirklich in Thätigkeit.

Im Allgemeinen ist zu bemerken, daß die Direktion überall, wo es nur angeht, den Weg der öffentlichen Ausbietung, sowohl bei Lieferung von Materialien, als bei Leistung von Arbeiten einschlägt, wie dies auch in dem Statut als Regel angedeutet ist, und daß sie die Einforderung von schriftlichen Anerbietungen (Soumissionen) als die in der Praxis bewährteste Weise des öffentlichen Ausgebots zu adoptiren für gut befunden hat. In allen bisher vorgekommenen Fällen hat sie mit einem der billigsten Submittenten, jedoch wo thunlich noch zu ermäßigten Preisen, abgeschlossen.

Die jetzt in Betrieb gesetzten Dammschüttungs-Arbeiten zwischen Porta und Rehme sind so mannigfach durch die Steinmaterialförderung in der Porta und durch den Brückenbau bei Rehme, welche beide Arbeiten, ihrer Natur nach, Unternehmern nicht anvertraut werden konnten, bedingt, daß die Direktion bei denselben vom Verdinge an einen Unternehmer im Ganzen absehen mußte. Diese Dammschüttungen werden daher per Oekonomie, resp. durch Vergebung von Theilarbeiten an Schachtmeister u. s. w., unter Leitung und Kontrole der Baubeamten der Gesellschaft ausgeführt.

Die Nothwendigkeit, ein hinreichendes organisirtes Arbeiter-Personal überall zur Disposition zu haben, wo das Bedürfniß augenblicklich durch Säumniß der Unternehmer oder sonst eintreten möchte, was bei einer so ausgedehnten Unternehmung voraussichtlich oft der Fall sein wird, hat den technischen Dirigenten veranlaßt, zu beantragen, daß die Strecke zwischen Düsseldorf und Duisburg, unter Leitung des geübten Ingenieurs van der Schmidt, durch unter Schachtmeister stehende Arbeitervereine (Schachten) ausgeführt werde, womit die Direktion, unter Berücksichtigung der Motive, sich wohl einverstanden erklären wird.

Was die Beschaffung des Betriebsmaterials, so weit wir dessen bei der Eröffnung des Dienstes zwischen Köln und Duisburg im nächsten Jahre bedürfen werden, anbelangt, so haben wir in Folge der uns von Ihnen ertheilten Ermächtigung bereits Einleitungen dazu getroffen, und namentlich hatte eine vom Präsidenten der Direktion, in Begleitung des technischen Dirigenten, unternommene Reise in die östlichen Provinzen den Zweck, von den Diensteinrichtungen auf den dortigen Eisenbahnen genaue Einsicht zu nehmen und über die Leistungen der dort in Thätigkeit befindlichen Lokomotive, so wie über die Zweckmäßigkeit der sehr verschiedenen Konstruktionen und Ausstat-

tungsweisen des fahrenden Zeuges überhaupt ein auf zuverlässige Erfahrungen gegründetes Urtheil zu gewinnen.

Wir haben uns demnach in Ansehung der Lokomotive für das immer mehr Anerkennung gewinnende System der aussseitsliegenden Cylinder und geraden Achsen entschieden, auch in Betracht unseres starken Oberbaues und des durch die veränderliche Expansionsvorrichtung wesentlich ermäßigten Coaksverbrauchs keinen Anstand genommen, die jetzt anzuschaffenden 8 Lokomotive mit 13zölligen Cylindern zu bestellen, um einer unter allen Umständen ausreichenden Zugkraft gewiß zu sein, unter dem Vorbehalt, bei demnächstigen Bestellungen auf weniger mächtige Maschinen zurückzukommen, und zur Aushülfe in denjenigen Sektionen unserer Bahn, wo wir mit starken Steigungen zu kämpfen haben, einige noch kräftigere Maschinen (etwa von 15 Zoll Cylinder) anzuschaffen. Die Direktion, in der Absicht, von mehreren der tüchtigsten Fabriken gleich anfangs Probemaschinen zu gewinnen, um sich bei den späteren Bestellungen nach dem Ausfalle selbst gemachter Erfahrungen richten zu können, hat beschlossen, diese erste Bestellung unter vier Etablissements im In- und Auslande zu vertheilen, die Tender aber zur Ersparung des Eingangszolls alle im Inlande machen zu lassen.

In Ansehung der Personenwagen hat die Direktion zunächst in Betracht ziehen müssen, daß unsere Bahn vorzugsweise zu langen Reisen mit Nachtdienst benutzt werden wird, daß also eine um so sorgfältigere Rücksicht auf die Bequemlichkeit der Passagiere in allen Wagenklassen genommen werden muß, und daß dieselbe in Verbindung mit Bahnen tritt, auf welchen den Ansprüchen der Reisenden auf jede Bequemlichkeit die größte Berücksichtigung geschenkt wird. Wir haben uns daher für die Anwendung von Bogenfedern, deren Einfluß auf eine durchaus sanfte Bewegung die Erfahrung unzweifelhaft gemacht hat, bei allen Wagenklassen entschieden, auch eine vollständige Bedeckung der dritten Haupt-Wagenklasse für nothwendig erachtet, und während wir in der ersten Klasse Alles zu bieten beabsichtigen, was nur zu einer eleganten Ausstattung gehören mag, auch noch für die zweite Klasse alle diejenigen Einrichtungen in Aussicht genommen, welche eine vollkommene Bequemlichkeit der Reisenden bedingen.

Neben den in Deutschland üblichen drei Haupt-Wagenklassen hält die Direktion die Einführung einer vierten Klasse unbedeckter Wagen zum Stehen für kürzere Distanzen (also für den Lokalverkehr) mit sehr mäßigen Fahrsätzen für zweckmäßig, indem dadurch, ohne nachtheilige Einwirkung auf den Tarif der drei höheren Klassen, einem Publikum die Benutzung der Bahn gesichert wird, welches ohne jene sehr geringen Preise auf dieselbe verzichten müßte. Die Erfahrung auf der Düsseldorf-Elberfelder, auf der Bonn-Kölner und auf den badischen Bahnen hat dieses System vollkommen gerechtfertigt. Alle Personenwagen sollen auf 6 Rädern konstruirt werden.

Auf den Grund Ihrer uns ertheilten Ermächtigung werden wir sofort

2 Personenwagen I. Klasse,
9 Wagen gemischt, I. und II. Klasse,
3 Wagen II. Klasse,

12 Wagen III. Klasse,
7 Stehwagen,
3 achträdrige Koulissenwagen für den Transport der Passagier-Effekten und zur Aufnahme der Post-Expedition und des Zugführers, eben so
3 achträdrige Koulissenwagen für den Waarentransport,
11 offene vierrädrige Wagen für rohe Produkte, wie Kohlen, Holz, Steine u. s. w.

bei zuverlässigen Fabrikanten in Bestellung geben.

Schließlich wird es nicht ohne Interesse sein, zu erwähnen, daß nach dem Fahrplane, welcher bereits vertragsmäßig zwischen den betreffenden Staats-Regierungen und den dabei betheiligten Eisenbahn-Gesellschaften für die direkte Verbindung zwischen Köln und Berlin festgestellt worden ist, und nachdem die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung eröffnet sein wird, die Reise von Köln nach Berlin, oder umgekehrt, in 26 Stunden zurückgelegt werden soll.

### Lage der Vorarbeiten und Stand des Baues Ende Juli 1844.

Die ganze Bahn zwischen Deutz und der Landesgrenze bei Minden wurde in 7 größere Abtheilungen getheilt, die bei der Annahme, daß die Linie von Hamm über Lippstadt und Rietberg nach Bielefeld gebaut werde, wie nachfolgend unter die engagirten Beamten vertheilt sind:

1) von Deutz nach Duisburg, dem Abtheilungs-Ingenieur v. Minckwitz;
2) von Duisburg bis in die Gegend von Gelsenkirchen, dem Abtheilungs-Ingenieur Major;
3) von Gelsenkirchen bis Unna oder Camen, dem Abtheilungs-Ingenieur Ruperti;
4) von Unna oder Camen über Hamm bis Lippborg, dem Wegebaumeister Hepner;
5) von Lippborg über Lippstadt nach Rietberg, dem Abtheilungs-Ingenieur Klaproth;
6) von Rietberg über Bielefeld bis zum Gehöfte Brakmeier, dem Abtheilungs-Ingenieur Hesekiel;
7) von Brakmeier über Herford und Minden bis zur Landesgrenze, dem Wasserbau-Inspektor Schelle.

Bei Besetzung dieser Stellen ist darauf Rücksicht genommen, daß Jeder in seiner Abtheilung solche Bauwerke auszuführen habe, die ihm in seiner Praxis schon vorgekommen sind. So hat der Abtheilungs-Ingenieur Hesekiel, welcher den Bau des Sonnborner Viadukts ausgeführt hat, den großen Viadukt über das Thal des Johannisbaches bei Bielefeld zu erbauen; der Wasserbau-Inspektor Schelle, der früher an der Weser stand, die Brücke über die Weser und die bedeutenden Dammanlagen in dem dortigen Inundationsgebiete; auch ist für den Bau der Ruhrbrücke bei Altstaden der dortige Wasserbaumeister Hoffmann besonders gewonnen.

Auf eine ähnliche Weise sind die verschiedenen Abtheilungen unter die anderen Herren vertheilt, und es darf mit Zuversicht angenommen werden, daß, wenn erst alle Schwierigkeiten wegen Gewinnung des Terrains beseitigt sind,

dann das große Werk in rascher Weise gefördert wird, da alle Vorarbeiten dazu theils im Gange, theils beendet sind.

Gehen wir nun auf den Stand der Arbeiten in den einzelnen Abtheilungen über.

## I. Abtheilung, von Deutz bis Duisburg, 8 Meilen lang.

Diese Abtheilung ist in 4 Sektionen getheilt, welche sich
von Deutz nach Langenfeld,
von Langenfeld bis zur Kurve vor Düsseldorf,
von Düsseldorf bis Derendorf,
von Derendorf bis Duisburg
erstrecken.

### Vorarbeiten.

In der ersten Sektion von Deutz bis Langenfeld, auf 5100 Ruthen Länge, sind sämmtliche Nivellements der Linie beendet; dieselbe ist vermessen, kartirt, und alle Situationspläne, Längen- und Querprofile sind vollständig fertig. Ferner sind die Kosten-Anschläge zu den Erdarbeiten von Deutz bis zur Grenze des Regierungsbezirks vollendet, so wie auch die Zeichnungen und Anschläge zu den größeren Brücken über die Wupper und die Dünn. Zu den Bahnhöfen in Deutz und Mülheim sind die Pläne gezeichnet und genehmigt.

### Stand der Bauarbeiten.

Bei dieser Sachlage sind denn auch die Erdarbeiten von Deutz bis zur Grenze des Regierungsbezirks an zwei Unternehmer verdungen, und hängt es nur von der gerichtlichen Einweisung in den Besitz der Grundstücke ab, um jeden Tag die Erdarbeiten in Angriff zu nehmen. Wenngleich diese Einweisung noch nicht erfolgt ist, so hat dagegen der Bau der Wupper- und Dünnbrücke bereits begonnen; eben so sind die Maurerarbeiten zu den kleineren Brücken über den Faulbach und Strunderbach angefangen.

## Sektion von Langenfeld nach Düsseldorf, 4700 Ruthen lang.

### Vorarbeiten.

Auch in dieser Sektion sind die Situations- und Nivellementspläne fertig, die Projekte zu den Brücken und Durchlässen ausgearbeitet, auch die Kosten-Anschläge zu den Erdarbeiten und dem Grunderwerbe sammt allen Anlagen so weit vorbereitet, daß deren Einreichung an die Direktion in wenigen Tagen erfolgen wird.

### Stand der Bauarbeiten.

Der Anfang des Baues hat hier noch nicht beginnen können; sobald aber die polizeiliche Genehmigung der Linie erfolgt sein wird, die man binnen Kurzem erwartet, kann das Geschäft der Expropriation seinen Anfang nehmen. Nach dessen Beendigung, da auf eine gütliche Arrangirung mit den Grund-

eigenthümern nach den bisherigen Versuchen kaum gerechnet werden kann, werden sofort sämmtliche Arbeiten in Betrieb gesetzt werden können.

### Sektion von Düsseldorf nach Derendorf, 1540 Ruthen lang.

Vorarbeiten.

Erst mit Ende des Monats Juni erfolgte die Genehmigung für die Anlage des Düsseldorfer Bahnhofes neben dem der Elberfeld-Düsseldorfer Bahn. Die zu bauenden Linien sind vermessen und nivellirt, auch die Kartirungen und Zeichnungen der Grunderwerbungspläne vollendet.

### Sektion von Derendorf nach Duisburg, 5500 Ruthen lang.

Vorarbeiten.

Bei Einleitung der Vorarbeiten fand es sich, daß die früheren Linien zum Theil ganz verlegt werden mußten. Die Kartirungen und Nivellements sind aber auch hier vollendet und liegen der Königl. Regierung zu Düsseldorf vor, so daß der baldigen polizeilichen Genehmigung der Linie entgegengesehen wird. Zu den Brücken und Durchlässen sind die Projekte fertig, eben so auch zu dem Bahnhofe in Duisburg und der Station Calcum, so daß nach Beendigung der Expropriation dem kräftigen Angriffe des Baues nichts im Wege steht. Um dieses fördersam thun zu können, ist das Material an Erdkarren angeschafft, auch sind die Erdwagen in Bestellung gegeben, und die Schwellen zum Duisburger Bahnhofe liegen zum Theil an Ort und Stelle.

### Zweigbahn nach Duisburg.

In Folge von Verhandlungen zwischen der Direktion und der Stadt Duisburg ist eine Zweigbahn vom dortigen Bahnhofe nach Duisburg projektirt. Dazu liegen die Pläne, Profile und der Kosten-Ueberschlag vor.

## II. Abtheilung, von Duisburg nach Gelsenkirchen.

Diese Abtheilung ist in drei Sektionen getheilt. Die Vorarbeiten der ersten Sektion, von Nr. 0 bis XX, 2000 Ruthen lang, sind so weit gediehen, daß jetzt von Duisburg bis in die sogenannte Lipperheide die polizeiliche Genehmigung bei der Königl. Regierung in Düsseldorf nachgesucht worden ist. Da auch die Grundentschädigungskarten, sowie die Verzeichnisse der Grundbesitzer angefertigt, so kann nach obiger Genehmigung sofort auch hier zur Expropriation geschritten werden, und würde es gelingen, hier rasch den Boden zum Bahnbau zu acquiriren, so könnte, bei den ebenfalls fertigen Anschlägen zu den Erdarbeiten und Brücken, auch hier bald der Bau anfangen.

Für die zweite Sektion in dieser Abtheilung, 2700 Ruthen lang, sind die speziellen Nivellements ebenfalls vollendet und die Querprofile gezeichnet; auch ist man in der dritten eifrig bemüht, die Arbeiten so weit vorzubereiten, daß die polizeiliche Genehmigung dafür nachgesucht werden kann.

Bau der Ruhrbrücke bei Altstaden.

In dieser Abtheilung liegt eines der größten Bauwerke der Bahn, die Brücke über die Ruhr unweit des Dorfes Altstaden. Dieses Bauwerk zerfällt in 3 Brücken: zwei Fluthbrücken und eine Strombrücke.

Nachdem schon im Monat Mai durch öffentliche Submissionen für die Anlieferungen von Traß, Kalk, Steinen, Holz gesorgt und der Bau einer Bauhütte vorbereitet worden war, ist man am 5. dess. Mts. zum Angriff geschritten und hat bei der einen Fluthbrücke die Fundamente ausgeworfen. Es arbeiteten daran täglich bis 70 Karren, und wenn es gelingt, das nöthige Land rasch zu gewinnen, so wird das Bauwerk in seiner Beton-Gründung schnell fortschreiten.

## III. Abtheilung, von Gelsenkirchen über Dortmund nach Unna oder Camen.

In dieser Abtheilung ist die Linie bis Dortmund Seitens des Staates festgesetzt worden, und mußten beim Anfange der Vorarbeiten im Februar c. erst noch Untersuchungen in der Richtung auf Bochum angestellt werden. Später erst hat der Finanz-Minister entschieden, daß die Linie über Mengede durch das Emscherthal gebaut werden soll.

Für die erste Sektion dieser Abtheilung, von Gelsenkirchen bis Bladenhorst, sind die Vermessungen, Nivellements und Kartirungen beendet, desgleichen die Anschläge zu den Erdarbeiten, und zwischen Bladenhorst und Dortmund so weit eingeleitet, daß sie bis Mitte August hier eingereicht sein werden. Um die Arbeiten hier später mit Nachdruck angreifen zu können, sind die nöthigen Schiebkarren zum Erdtransport bereits beschafft worden und die Erdwagen kürzlich durch Submission vergeben.

Für den Dortmunder Bahnhof, neben den der Bahnhof der Dortmund-Elberfelder Gesellschaft zu liegen kommt, sind die speziellen Entwürfe ausgearbeitet, und wird deren Vorlage entgegengesehen.

Da, wie oben bemerkt, die Linie von Dortmund auf Hamm noch nicht weiter entschieden ist und ihre Richtung über Unna oder Camen nehmen kann, so hat der Abtheilungs-Ingenieur Ruperti in den Monaten Mai und Juni die von dem Minister anbefohlene Untersuchung der Linie über Camen nach Hamm geleitet, für welche Strecke, etwas über vier Meilen, die Ueberschläge auf den Grund ausgeführter Nivellements angefertigt worden sind. Diese Arbeiten unterliegen jetzt der Revision beim hiesigen Central-Büreau und werden bald nach Berlin befördert werden, um die endliche Entscheidung herbeizuführen.

## IV. Abtheilung, von Unna oder Camen über Hamm bis Lippborg.

Für diese Abtheilung sind die Vorarbeiten in der Richtung von Unna nach Hamm und von dort nach Lippborg schon früher durch die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft so weit beendet, daß sie dem Staate zur Entscheidung vorgelegt werden konnten. Bei der Unbestimmtheit, ob überall diese Linie ge-

baut werden würde, konnte daher für die speziellen Vorarbeiten daselbst nichts weiter geschehen.

V. Abtheilung, von Lippborg über Lippstadt nach Rietberg.

Schon früher hatte die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft die Gegend zwischen Lippborg und Lippstadt untersuchen lassen, und brauchten daher die Vorarbeiten nur auf die neue Richtung zwischen Lippstadt und Rietberg zunächst ausgedehnt zu werden. Nachdem diese bereits im Frühjahre beendet worden und der Minister die Richtung über Rietberg bestimmt hatte, ist die spezielle Bearbeitung der Linie über letztere Stadt von Lippstadt aus angefangen.

Bei der Unbestimmtheit, welcher Richtung die Bahn von Hamm aus folgen werde, da sie einmal über Ahlen, Oelde, Rheda und Gütersloh gehen kann, oder über Lippborg, Lippstadt und Rietberg, oder endlich über Soest, Lippstadt und Rietberg, konnten spezielle Vorarbeiten und Veranschlagungen nicht weiter in der V. Abtheilung vorgenommen werden; dahingegen hat der Abtheilungs-Ingenieur Klaproth die vom Minister anbefohlene neue Untersuchung zwischen Hamm und Soest, auf nahe $3\frac{1}{4}$ Meile Länge, geleitet und in den Kosten überschlagen. Diese Arbeiten sind hier jetzt auch eingegangen und werden bald zur Superrevision nach Berlin eingeschickt werden.

VI. Abtheilung, von Rietberg über Bielefeld bis zum Gehöfte Brakmeier.

Vorarbeiten.

Diese Abtheilung zerfällt in zwei Sektionen, von Rietberg bis zum sogenannten Lutterkolk, und von dort bis zum Gehöfte Brakmeier.

In der ersten Sektion, Rietberg-Lutterkolk, haben die Vermessungs- und Nivellirarbeiten erst anfangen können, nachdem die Bestimmung der Linie über Rietberg erfolgt war. Sie sind in der Gemeinde Brackwede vollendet.

In der zweiten Sektion sind dagegen nicht allein die speziellen Vorarbeiten, was die Vermessungen, Kartirungen und Nivellements anbetrifft, beendet, sondern auch die Veranschlagungen für die Erdarbeiten so weit fertig, daß ohne Verzug gebaut werden kann, da die Entscheidung über die Anlage des Bielefelder Bahnhofes am 24. d. M. eingegangen ist.

Stand der Bauarbeiten.

Zur Förderung des großen Viaduktbaues über den Johannisbach bei Schildesche ist bereits viel geschehen. Es sind dazu 1500 Schachtruthen Steine aus den Brüchen der Umgegend kontraktlich vergeben, wovon bereits gegen 300 angefahren sind; auch ist die Anfuhr so stark im Betriebe, daß 30—35 Schachtruthen täglich angefahren werden. Außerdem ist für die Beschaffung des Kalkes, Trasses und Sandes Sorge getragen worden.

Es dürfte hier zu erwähnen nicht uninteressant sein, daß die ausgeschriebenen Submissionen für die bedeutenden Steinlieferungen zu diesem Viadukte

so hohe Preise ergaben, daß darauf nicht eingegangen werden konnte. Es wurde sofort, weil keine Zeit zu verlieren war, der Weg, unter der Hand Kontrakte abzuschließen, eingeschlagen, auch ein besonderer Steinbruch für Rechnung der Gesellschaft in Betrieb gesetzt Dadurch war die Konkurrenz hervorgerufen, und wenn die Preise der Submission im Durchschnitt sich per Schachtruthe auf 12 Thlr. gestellt hatten, so ist es jetzt gelungen, dieselben auf 8½ Thlr., als höchsten Satz, herunterzubringen. Zu den verschiedenen Bauwerken bei Bielefeld sind aber wenigstens 3000 Schachtruthen Steine nothwendig, und werden mithin über 10000 Thlr. erspart.

## VII. Abtheilung, von Brakmeier über Herford, Minden, bis zur Landesgrenze.

Diese Abtheilung ist in vier Sektionen getheilt worden:
1) von Brakmeier bis Löhne,
2) von Löhne bis Rehme,
3) von Rehme bis Minden,
4) von Minden bis zur Landesgrenze.

### Vorarbeiten.

Beim Anfange der Vorarbeiten in dieser Abtheilung mußten ebenfalls noch generelle Arbeiten Behufs näherer Bestimmung der Führung dieser Linie im Werrethale gemacht werden, und nur die Strecken von Brakmeier bis Herford, sowie von Rehme nach Minden, konnten der speziellen Bearbeitung überwiesen werden. Die obigen Arbeiten haben zu dem Resultate geführt, daß die Linie zwischen Löhne und Rehme vom linken Werreufer auf das rechte verlegt worden ist, während die Bestimmung der Linie zwischen Herford und Löhne mit Rücksicht auf die eingeschickten Arbeiten noch der höheren Genehmigung unterliegt.

In der Sektion Rehme-Minden sind dagegen die speziellen Vorarbeiten gänzlich vollendet, sowie auch die Anschläge zu den Erdarbeiten und Brücken, worunter auch die große Weserbrücke gehört, angefertigt.

Von Brakmeier bis Herford sind die speziellen Vermessungen, Kartirungen und Nivellements ebenfalls beendet, und der Antrag zur polizeilichen Genehmigung dieser Linie wird in einigen Tagen an die Regierung zu Minden gestellt werden können.

### Stand der Bauarbeiten.

Da die Gewinnung des Landes zum Bau der Bahn in Westphalen mit weniger Schwierigkeiten verbunden ist, so hat nach der polizeilichen Genehmigung der Linie in der Sektion Rehme-Minden auch sehr bald der Bau beginnen können, und sind seit dem 1. Juli die Erdarbeiten an drei Orten, bei Vennebeck, Holzhausen und in der Porta, stark in Angriff genommen worden. Die Arbeiten werden in kleinen Verdingen vergeben, wobei zwar von Seiten der Beamten eine größere Kontrole nothwendig ist; es wird aber dadurch billiger als mit größeren Unternehmern gearbeitet, weil der Verdienst,

welchen letztere suchen, den Arbeitern verbleibt. Bis jetzt ist man noch im Durchschnitt gegen 25 Prozent unter den Anschlagssätzen verblieben, und es bildet sich so ein Preis, der das Vertrauen zu größeren Unternehmungen auf Grund der Anschlagssätze stärken und somit der Gesellschaft Unternehmer herbeiführen wird.

An der großen Weserbrücke haben ebenfalls die Grundarbeiten zu den Landpfeilern begonnen. Da dieselbe aus dem Sandsteine der Porta erbaut wird, wovon bereits 12800 Kubikfuß auf Rechnung der Gesellschaft Behufs Bildung des Planums gebrochen sind, so ist für den Anfang gesorgt, und braucht der Befürchtung, daß wegen Mangels an Material der Bau nicht betrieben werde, um so weniger Raum gegeben zu werden, als die Direktion zwei Steinbrüche acquirirt hat, aus welchen der Bedarf zu decken sein wird. Aus diesem Material wird sich aber eine feste Brücke herstellen lassen; davon giebt die Brücke bei Minden, welche denselben Stein in Pfeilern und Bogen führt, Zeugniß.

Für die Bahnhofsanlage bei Minden hat nur erst ein genereller Plan ausgearbeitet werden können, weil die offizielle Uebereinstimmung Seitens des Hannöverischen Gouvernements über diesen Plan noch fehlt. Sobald diese erfolgt, wird auch die spezielle Bearbeitung der Sektion nach der Landesgrenze angefangen werden."

## 27. Elberfeld-Witten-Dortmunder Eisenbahn.

### a. Geschichte dieses Projekts.

Zu gleicher Zeit mit dem Plane zur Düsseldorf-Elberfelder und Rhein-Weser Eisenbahn entstand das Projekt für die Ausführung einer Eisenbahn von Elberfeld nach Witten, um die durch ihren mannigfaltigen und ausgedehnten Gewerbfleiß belebten Thäler der Wupper, Ennepe, Volme, Lenne und Ruhr mit wohlfeileren Kohlen und billigerem Brod zu versorgen, dagegen den Fabrikaten dieser Gegend Abzug nach dem Auslande mittelst leichterer Kommunikationsmittel zu verschaffen. Das Unternehmen fand in der Gegend allgemeinen Anklang, die nöthigen Unterhandlungen wurden eingeleitet, verzögerten jedoch dasselbe so, daß erst am 30. Juli 1836 eine General-Versammlung der Interessenten der Elberfeld-Wittener Eisenbahn Statt finden konnte. In dieser Versammlung wurde die Gesellschaft konstituirt, ihre Statuten geprüft, das Aktienkapital bestimmt und, da Alles vorbereitet, Alles zum Angriff bereit war, der Beschluß gefaßt: mit der Ausführung der Bahn nach Ertheilung der Konzession vorzuschreiten.

Die sich in Minden zur Erbauung einer Eisenbahn von Köln nach Minden unter dem Namen „Rhein-Weser Bahn" gebildete Gesellschaft wollte jedoch, wie wir unter Köln-Mindener Eisenbahn gesehen haben, ihr Unternehmen in der Richtung über Düsseldorf, Elberfeld, Dortmund u. s. w. ausführen. In Bezug hierauf ertheilte der König die Konzession zur Anlage einer Eisenbahn von Elberfeld nach Witten im Allgemeinen vorläufig, jedoch mit der Maaßgabe, daß die Gesellschaft eventuell verpflichtet sein sollte, ihre Kon-

zession und die sämmtlichen Vorarbeiten, gegen Erstattung der verursachten Kosten, derjenigen Gesellschaft abzutreten, welche sich zum Bau der Rhein-Weser Bahn binnen einer Frist von 3 Monaten gehörig konstituiren möchte. Dabei blieb aber den Theilnehmern an dem Elberfeld-Wittener Eisenbahn-Unternehmen die Befugniß vorbehalten, das gezeichnete Aktienkapital auf die Rhein-Weser Bahn zu übertragen.

Demgemäß wurde dem Mindener Komité eine Frist von 3 Monaten bestimmt, binnen welcher die Aktien-Gesellschaft sich wirklich konstituiren sollte und den Nachweis zu führen hatte, daß das auf 4,400000 Thlr. überschlagene Anlagekapital wenigstens bis zur Höhe von zwei Drittheilen durch zuverlässige, für den ganzen Betrag der von ihnen gezeichneten Summe haftende Personen gezeichnet wäre. Sofern diese Frist nicht eingehalten würde, sollte aber die Beschränkung wegfallen, unter welcher die vorläufige Konzession für die Elberfeld-Wittener Eisenbahn-Anlage ertheilt worden war.

Wie wir im geschichtlichen Theile der Köln-Mindener Eisenbahn gesehen haben, so nahm das Unternehmen der Gesellschaft für die Rhein-Weser Bahn im Anfange einen guten Fortgang und sollte die Elberfeld-Wittener Bahnstrecke ein integrirender Theil der größeren Eisenbahn werden; die Ausführung des kleineren Unternehmens wurde daher dem sich hierzu gebildeten Komité untersagt, um dagegen von der größeren Gesellschaft zunächst vollzogen zu werden. Mit dem ersteren indeß unterblieb auch das andere, die Wirren der Zeit und der Ansichten auf diesem Gebiete erfaßten vor allen die größere Eisenbahn, die Gesellschaft zerfiel in sich selbst, und als nun in späterer Zeit eine stärkere Hand die Verbindung des Rheins mit der Weser wieder aufnahm, wurden andere Richtungslinien als die erwähnten gesucht und gefunden.

Es sollte nun also noch für die Bergisch-Märkische Fabrikgegend zu den Nachtheilen, welche dadurch entstanden waren, daß das Land 7 Jahre auf eine Eisenbahn gewartet hatte, mit der veränderten Richtungslinie der Verlust der großen Weltbahn treten und mit ihr der Schaden, nicht mehr, wie bisher seit undenklichen Zeiten, an jener großen Heerstraße zu liegen, welche den gesammten Verkehr zwischen den östlichen und westlichen Provinzen aufnehmen wird.

Im ernsten Blick auf alle diese Zustände der Gegenwart tauchte mit diesem Wechsel der Verhältnisse nothwendig die Frage auf: Sollen denn wirklich inmitten jener Verbindungslinien des europäischen Völkerverkehrs fortan nicht mehr jene gewerbreichen Thäler liegen? sollen die beträchtlichsten Fabrikdistrikte des Landes, die den Vortheil der Schifffahrt entbehren, für immer der Vortheile beraubt sein, welche in der großartigen Entwickelung mechanischer Forschungen durch die scheinbar schwache Kraft des Dampfes der Menschheit dargeboten sind? Während man diese Kraft dazu benutzen will, die Kohlen aus den Gruben wohlfeil zu fördern und sie auf dem Schienenwege selbst dem Auslande billig zuzuführen, sollen da nur gewöhnliche Wege das schwere Material dem Inlande darbringen und die wichtigste Industrie des Landes für immer alle die Nachtheile erleiden, die in der ermangelnden Erleichterung

des inneren Verkehrs, in der steten Abgeschiedenheit von den nahen Kohlenzechen der Ruhr und den westphälischen Getreidefeldern für eine dichte Bevölkerung liegen, welche das theuerste Brod im Vaterlande essen, übermäßige Kohlenpreise bezahlen muß; ja während der Staat die Kommunikation des ganzen Landes durch großartige Maaßregeln, außergewöhnliche Anstrengungen zu erleichtern strebt, in der Vermehrung und Verbesserung dieser Mittel den wichtigsten Hebel zur Förderung der Gewerbe erblickt; während man allenthalben stark und lebendig erkennt, wie Zeit und Raum die alte Geltung verlieren, in dem Kampfe der Industrie jeder Fortschritt beachtet werden muß, sollte da diese Erleichterung nicht dort befördert, jene Maaßregel da nicht angewendet werden, wo dieser Kampf am lebhaftesten, dieser Vortheil dem Gewerbe am nothwendigsten ist, wo funfzehn, ja zwanzig Tausend Menschen auf der Quadratmeile leben, und für sie in dieser Anlage wohlfeilere Fabrikation und wohlfeileres Leben so augenscheinlich geboten wurde? — Nein, dafür bürgten dem Lande der Berge und der Mark die Gesinnungen der höchsten Staatsbehörden, bürgte die schützende und schirmende Fürsorge des Königs.

Der Ruf zur Abwehr und zur Hülfe vor einem solchen Mißgeschick durch Erbauung einer Eisenbahn von Elberfeld über Witten bis in die Gegend von Dortmund zum Anschluß an die Köln-Mindener Bahn wurde von einem Komité wieder angeregt und fand die wohlwollendste Aufnahme.

Schon bei der Entscheidung über die Richtungslinie zwischen Minden und Köln bestimmte der König:

> daß die Wiederaufnahme des früheren Planes der für den lokalen Verkehr so wichtigen Eisenbahnanlage von Elberfeld nach Witten den Interessenten nicht zu versagen sei, und hinsichtlich der etwa beabsichtigten Fortführung derselben zum Anschluß an die Hauptbahn die Allerhöchste Beschlußnahme vorbehalten bleiben müsse.

In Folge fernerer Verhandlungen der zur Zeit dieser Allerhöchsten Entscheidung in Berlin anwesenden Deputirten wurde die offizielle Eröffnung entgegengenommen:

> daß des Königs Majestät geneigt seien, der Ausführung einer Eisenbahn zwischen Elberfeld und Witten Begünstigungen von Seiten des Staates zu Theil werden zu lassen, diese Begünstigungen könnten jedoch erst dann festgestellt werden, wenn das Zustandekommen der Haupt-Eisenbahn zwischen dem Rhein und der Weser, worüber die Verhandlungen mit der Rheinischen Gesellschaft im Gange seien, keinem Zweifel mehr unterliege; es werde sodann auch näher erwogen werden, ob für die Fortführung der Elberfeld-Wittener Eisenbahn bis in die Gegend von Dortmund, zur Erzielung eines Anschlusses an die vorgedachte Hauptbahn, die Konzession zu ertheilen sei, worüber die Entscheidung vorerst vorbehalten bleiben müsse. Eine Aussicht auf Zinsen-Garantie des Staates könne aber weder für die eine (Elberfeld-Witten) noch für die andere (Witten-Dortmund) Bahnstrecke gewährt werden, da die für eine solche Unterstützung disponibel zu machenden Geldmittel nur für den Bau der Hauptlinie bestimmt werden könnten.

Nach dieser offiziellen Eröffnung ertheilte der König wie der Finanz-Minister den Deputirten eine abermalige Audienz, in welcher die Unterstützungen des Staates, insofern sie zur Förderung des Unternehmens unumgänglich nothwendig geworden, so wie die Anschlußfrage ausführlich zur Sprache kamen. Zugleich wurde der Wunsch ausgesprochen, daß nun auch, sobald das Zustandekommen der Hauptbahn gesichert sei, und die für den gewerblichen Zustand der Gegend so unumgänglich nothwendige Eisenbahn in Ausführung komme, die nöthigen Einleitungen sofort getroffen werden möchten. Der Finanz-Minister übergab zu diesem Zwecke, auf den geäußerten Wunsch der Deputirten, denselben die auf diese Bahnstrecken sich beziehenden, in früherer und letzterer Zeit aufgenommenen Karten, Profile und Berechnungen, so wie die betreffenden Auszüge aus den Berichten der mit Revision der verschiedenen Eisenbahnlinien zwischen Köln und Minden beauftragt gewesenen Kommissarien.

Nachdem hierauf durch eine eröffnete Aktienzeichnung das veranschlagte Aktienkapital von 4,000000 Thlr. hinreichend gedeckt war, wurden die Aktionäre zu einer General-Versammlung am 18. Oktober 1843 eingeladen. Die obige Aktienzeichnung erfolgte unter der Voraussetzung, daß der Staat sich bis zur Höhe von 25 Prozent des erforderlichen Kapitals betheilige, und rücksichtlich dieser Betheiligung den übrigen Aktionären dergestalt nachstehe, daß er ihnen einen bevorzugten Zinsengenuß von jährlich 4 Prozent lasse, demnächst aber von der gemeinsamen Dividenden-Vertheilung selber nur $3\frac{1}{2}$ Prozent in Anspruch nehme. Das noch fehlende Kapital zur Erbauung der Bahn und zum Betriebe des Geschäfts wurde durch Aktien, jede zu 100 Thlr., auf die Träger lautend, beschafft.

In der General-Versammlung wurden die Statuten berathen und zur Vertretung der Interessen sämmtlicher Aktienzeichner bis zur Erlassung der Allerhöchsten Bestätigungsurkunde ein Verwaltungsrath nach Vorschrift der Statuten gewählt, welcher in der ersten Sitzung einen interimistischen Präsidenten zu bestimmen hatte.

Der Verwaltungsrath wurde ermächtigt:

1) vorläufig ein Prozent, und, nachdem vom Staate die Zusicherung der Konzession und die erwähnten Begünstigungen ertheilt, so wie die Anerkennung der gesellschaftlichen Vereinigung ausgesprochen war, noch 9 Prozent des ganzen Aktienkapitals einzuziehen und die eingehenden Summen, nach Abzug eines angemessenen Betrages für die laufenden Ausgaben, bei den Königl. Banken in Berlin und in Köln rentbar zu deponiren, oder, im Falle der Ablehnung dieser Banken, die Summe auf andere geeignete Weise gegen Zinsen unterzubringen;
2) mit den hohen und höchsten Staatsbehörden in Verhandlung zu treten, um die Allerhöchste Konzession und Bestätigung gegenwärtigen Statuts auszuwirken;
3) die nöthigen Vorarbeiten und Einleitungen zur Ausführung der Bahn zu besorgen, oder besorgen zu lassen;
4) alle mit solchen Verhandlungen und Arbeiten verbundenen, so wie die

bisher schon aufgegangenen Kosten und Ausgaben aus den von den Aktienzeichnern eingezahlten Geldern zu bestreiten;

5) einen engern Ausschuß von fünf Mitgliedern aus seiner Mitte zur Besorgung der laufenden Geschäfte und zur Ausführung der Beschlüsse zu ernennen.

Es wurde ferner festgesetzt:

Im Falle die von Sr. Majestät zu erlassende Konzession die ursprünglichen Grundbedingungen, unter welchen die Aktienzeichnung geschehen ist, unverändert bestehen lassen sollte, ist der Verwaltungsrath zur Annahme der vom Staate geforderten Modifikationen des Statuts ermächtigt.

Beschließt der Verwaltungsrath demnächst die Annahme, so wählt derselbe drei Direktoren und ihre Stellvertreter, und trägt beim Staate auf Ernennung des Präsidenten des Verwaltungsraths, so wie des Präsidenten der Direktion an. Die durch diese Ernennung vervollständigte Verwaltung der Gesellschaft tritt dann sofort, und zwar für die Dauer des ersten Verwaltungsjahres, statutgemäß in ihre Funktionen zum Beginn des Bahnbaues.

Sollten vom Staate Modifikationen des Statuts vorgeschrieben werden, die der Verwaltungsrath nicht glaubt genehmigen zu dürfen, so beruft er eine zweite General-Versammlung und legt derselben das Resultat der Verhandlungen mit dem Staate zur Beschlußnahme vor. Eine Aenderung der ursprünglichen Grundbedingungen, unter welchen die Aktienzeichnungen geschehen sind, hebt die Verbindlichkeit der Aktienzeichnung auf.

Die Ausschreibung des einen Prozents erfolgte hierauf vom Verwaltungsrathe unterm 8. Dezember 1843, und wurden die übrigen Einleitungen getroffen, um den Beschlüssen der General-Versammlung nachzukommen.

Im März 1844 wurde in Folge der Verhandlungen mit den Staatsbehörden dem Verwaltungsrathe der Gesellschaft mitgetheilt, daß nicht nur die Allerhöchste Konzession, mit dem Rechte des Anschlusses an die Köln-Mindener und an die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn, sondern auch die Betheiligung und Unterstützung des Staats nach den folgenden Grundlagen zugesichert werden würde:

1) Der Staat übernimmt von dem zu 4 Millionen Thaler angenommenen Aktien-Kapital den vierten Theil mit einer Million Thaler; die übrigen 3 Millionen Thaler sind von Privat-Aktionären aufzubringen. Sollte dieses Kapital nicht ausreichen, so ist seiner Zeit unter Genehmigung des Staats Beschluß darüber zu fassen, ob und unter welchen Maaßgaben der weitere Bedarf durch neue Aktien oder durch eine Anleihe zu beschaffen ist.

2) Bis zum Schlusse des Jahres, in welchem der Betrieb der Bahn eröffnet wird, werden die Einzahlungen auf das Aktien-Kapital mit vier Prozent jährlich verzinst. Nach Ablauf jenes Jahres beziehen zunächst die Privat-Aktionäre aus dem aufkommenden Reinertrage des Unter-

nehmens, in soweit derselbe ausreicht, für die oben gedachten 3 Millionen Thaler Aktien vorab eine Dividende bis zur Höhe von 3½ Prozent; von dem Ueberreste bezieht, in soweit dieser Ueberrest ausreicht, der Staat für die von ihm übernommene eine Million Thaler Aktien ebenfalls eine Dividende bis zur Höhe von 3½ Prozent. Wird der Reinertrag durch die Vertheilung von 3½ Prozent auf die gesammten 4 Millionen Thaler Aktien noch nicht erschöpft, so wird der Ueberschuß auf sämmtliche Staats- und Privat-Aktien in gleichen Raten vertheilt.

3) Falls nach Ablauf der ersten 10 Jahre nach Eröffnung der Bahn sich in fünf auf einander folgenden Jahren für das gesammte Aktien-Kapital von 4 Millionen Thaler ein Reinertrag von vier Prozent oder ein noch höherer Reinertrag herausstellt, so tritt der Staat, hinsichtlich der Theilnahme an dem Reinertrage, mit den Privat-Aktionären für die Folge ganz in gleiche Rechte, dergestalt, daß der unter 2) den Privat-Aktionären eingeräumte Vorzug demnächst nicht weiter Statt findet, wenn auch der Reinertrag sich etwa soweit vermindern sollte, daß die Dividende nicht 3½ Prozent erreichte.

4) Nach Ablauf von 30 Jahren, von Eröffnung der Bahn an gerechnet, hört der den Privat-Aktionären unter 2) eingeräumte Vorzug, wenn solcher nicht inzwischen schon in Folge der Bestimmung unter 3) weggefallen ist, unter allen Umständen auf, so daß der Staat sodann jedenfalls, hinsichtlich der Theilnahme an dem aufkommenden Reinertrage, den Privat-Aktionären ganz gleichsteht.

5) Es bleibt der Gesellschaft vorbehalten, nach Ablauf der ersten 10 Jahre, von Eröffnuug der Bahn an gerechnet, darüber Beschluß zu fassen, ob dem Staate das von ihm hergegebene Kapital von einer Million Thaler zu erstatten sei, und zwar entweder nach Verlauf von ferneren fünf Jahren, oder mit dem Ablaufe des unter 4) gedachten 30jährigen Zeitraums. Die Gesellschaft ist befugt, zu dieser Erstattung das fünfte Prozent, welches über 4 Prozent des Aktien-Kapitals von 4 Millionen Thaler aufkommen möchte, — jedoch nicht auch die etwa weiter noch aufkommenden Ueberschüsse — in der Art zu verwenden, daß damit successive die Aktien des Staats ausbezahlt werden, und die auf die eingelösten Aktien treffenden Dividenden ebenfalls zu diesem Zwecke zu benutzen.

Da diese Grundlagen in etwas von den Grundbedingungen abwichen, unter welchen die Aktien-Zeichnung erfolgt war, so erklärten sich sämmtliche Aktien-Zeichner, sowohl in Berlin als auch im Bahnbezirk, gleich bereit, ihre Beitritts-Erklärung zu den vom Staate geforderten Modifikationen als Nachtrag zum Gesellschaftsvertrag vor Notar abzugeben, um dadurch den Zeitverlust zu vermeiden, der mit Berufung der General-Versammlung in statutengemäßer Frist verknüpft sein würde. Nach dieser Beitrittserklärung steht der Ertheilung der definitiven Konzession nichts weiter im Wege, und werden die Statuten der Gesellschaft hiernach in den betreffenden Punkten modifizirt werden. —

Die Einzahlung der 9 Prozent erfolgte hierauf in den Tagen bis zum

15. Juni 1844; die Vorarbeiten sind im besten Gange, und steht zu erwarten, daß sie noch im Sommer 1844 beendigt werden. Der Bau der Bahn wird alsdann beginnen, und sind zu diesem Zwecke bereits der Ober-Ingenieur Märtens aus Braunschweig, sowie andere Baubeamte berufen.

b. Richtung und Länge der Bahn.

Die Gesellschaft wird die Strecke der im Jahre 1837 konzessionirten Rhein-Weserbahn von der sechsten bis zur vierzehnten Meile, von Elberfeld bis Dortmund, ausbauen. Profil und Grundriß dieser Strecke sind in den Karten, welche zu dem „Bericht über die Vorarbeiten und Verhandlungen wegen Weiterführung der Rheinischen Eisenbahn von Köln bis zur Landesgrenze bei Minden" von Hansemann und v. Egidy, welche Schrift in Berlin bei den Behörden vorbereitet worden ist, so genau dargestellt, als dies nach den bisherigen Vorarbeiten möglich war. Da bedeutende Abweichungen nicht bevorstehen und die Vorarbeiten der Gesellschaft noch nicht beendet sind, so geben wir nach dieser im Grundrisse gezeichneten Linie das Nachstehende.

Vom Bahnhofe in Elberfeld, welcher neben dem der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn zu liegen kommt, geht die Bahn der aus mehreren, mit besonderen Namen versehenen Gemeinden bestehenden Stadt Barmen entlang, wo zwei Bahnhöfe projektirt sind, und zwar der eine an der Grenze von Barmen und Elberfeld, der andere in der Mitte von Barmen. Ein kurzer Tunnel ist wegen eines Kirchhofes, welchen der Bahnzug trifft, erforderlich. Das kostspieligste Werk ist der Wupper-Uebergang am Ende von Barmen (Rittershausen), welcher eine 134 Ruthen lange und 50 Fuß hohe Ueberbrükkung nothwendig macht.

Die Wasserscheide zwischen Wupper und Ennepe wird hierauf mittelst zweier geneigten Ebenen überschritten; am Fuße der ersten wird ein Bahnhof angelegt, wo sich die benachbarte Stadt Schwelm und mehrere bevölkerte Ortschaften anschließen können. Die Bahn läuft vom Fuße der zweiten geneigten Ebene an dem linken Ufer der Ennepe entlang, übersetzt dieselbe bei Vogelsang und gelangt am rechten Ufer dieses Flusses bis Hagen (Bahnhof). Hinter Hagen überschreitet die Bahnlinie nochmals die Ennepe, zieht sich am Fuße des Höhenzuges hin, läßt Wetter am rechten Ufer der Ruhr liegen und bleibt alsdann am linken Ufer dieses Flusses bis in die Nähe von Witten (Bahnhof), wo sie über denselben fortläuft. Von Witten aus folgt die Bahn in mehreren Krümmungen den Thälern kleiner Flüsse und erreicht auf diese Weise am rechten Ufer der Emscher Dortmund, sich hier an die Köln-Mindener Bahn anschließend.

Die Länge dieser Bahnstrecke von Elberfeld über Hagen und Witten beträgt 8 Meilen; Hagen liegt in der Bahnlinie 4, Witten $5\frac{1}{2}$ Meilen von Elberfeld entfernt.

c. Steigungs- und Krümmungs-, sowie sonstige Verhältnisse.

Die Bahn enthält in östlicher und westlicher Richtung eine Hauptsteigung, um die Höhe bei Schwelm, von 688 Fuß über dem Meere, zu über-

schreiten. Die gegen Osten ansteigende Strecke ist drei viertel Meilen lang und hat eine Steigung von 1:120; die Gegenstrecke ist eine Meile lang und steigt mit 1:100 aufwärts.

Die Krümmungsradien werden, mit etwa zwei Ausnahmen, 300 Ruthen und mehr betragen.

Das Erdplanum braucht vorläufig nur für ein Geleise angelegt zu werden, und erhält somit eine Kronenbreite von 15 Fuß. Nur da, wo der Erwerb der Grundstücke für das zweite Geleise später Schwierigkeiten haben würde, wird dasselbe sofort für die Doppelbahn angekauft.

Ferner sollen alle Kunstbauten, welche eine spätere Verbreiterung nicht zulassen, gleich anfangs die Breite für die Doppelbahn erhalten. An beträchtlichen Kunstbauten kommen auf der Bahn vor: der Tunnel bei Schwelm und die Ruhrbrücke bei Witten. Der Tunnel wird gegen 350 Ruthen lang und steht in so günstigem Gesteine, daß eine schwächere Unterwölbung dasselbe mit Sicherheit tragen wird. Die Ruhrbrücke bietet keine besondern Schwierigkeiten dar. Viadukte kommen nicht vor.

Auf den Grund mehrfacher Untersuchungen und Veranschlagungen der Linie, welche vom Jahre 1835 an für die Wittener und die verschiedenen Rhein-Weserbahnen ausgeführt worden sind; ferner auf Grund der Vergleichung mit der Elberfeld-Düsseldorfer Eisenbahn liegt die Sicherheit vor, daß die 8 Meilen lange Elberfeld-Dortmunder Bahn für die Summe von vier Millionen Thaler wird hergestellt werden können.

Die Durchschnittskosten einer Meile würden sich daher auf eine halbe Million Thaler stellen.

Die Personen-Frequenz der Bahn wird sich bilden:

a. aus dem innern Verkehr einer sehr regsamen Bevölkerung. Die vielen Weber und Schmiede haben wöchentlich meilenweit ihre Fabrikate abzuliefern; die Fabrikherren selbst, die Verkäufer von Rohstoffen, die Mäkler, die Viktualienhändler u. s. w. haben häufige Geschäftsreisen zu machen;

b. aus den kleinen Vergnügungsreisen der wohlhabenden Bevölkerung innerhalb des Bezirks;

c. aus dem lebhaften Verkehre der Gegend mit den entfernten Landestheilen und dem Auslande;

d. aus dem durchgehenden Verkehr.

Wenn nun im Jahre 1842 auf der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn 245726 Personen und 1843 188207 Personen durch die ganze Bahn befördert worden sind, so kann für die Elberfeld-Dortmunder Bahn, da ganz ähnliche Verhältnisse, wie bei jener, obwalten, mindestens eine gleiche Personen-Frequenz erwartet werden.

Die Haupt-Transportmassen der Eisenbahn werden in Kohlen bestehen. Im Wittener und Hördeschen Reviere lagern ungeheure Massen der besten Kohlen, welche zu dem Preise von 3 Sgr. für Stückkohlen, und von 1½ Sgr. für Grieß verkauft werden. Die Fracht zu 6 Pf. pro Zentner und Meile gerechnet, werden gute melirte Kohlen zu 5½ Sgr. in Elberfeld und

in Barmen verkauft werden können, deren Preis jetzt durchschnittlich zu 8 Sgr. steht. Es wird also auf die Dauer der ganze Kohlentransport der Bahn zufallen. Nach genauen Ermittelungen verbrauchen Elberfeld und Barmen jährlich 2½ Millionen Scheffel Kohlen. Die rückwärts liegenden Fabrikgegenden von Lennep, Remscheid, Solingen mögen gegen eine halbe Million Scheffel verbrauchen, so daß sich der ganze Kohlen-Konsum der bergischen Fabrikgegenden auf 3 Millionen Scheffel stellt. — Außer diesem bedeutenden Frachtverkehr fällt aber auch der Bahn noch der innere Verkehr der Gegend, ferner der Transport an Korn, Salz, Bauholz, Sandsteinen, Viktualien rc. zu.

Durch Anwendung von 14zölligen Lokomotiven und durch Aufstellung von Reserve-Lokomotiven am Fuße der stark ansteigenden Strecken der Bahn werden dieselben, ohne die Betriebskosten bedeutend zu erhöhen, sehr gut überwunden werden. Auf die Ermäßigung der Betriebskosten werden aber namentlich sehr entschieden günstig folgende Umstände einwirken.

Das Brennmaterial nimmt bei sämmtlichen Eisenbahnen einen sehr großen Theil der Betriebskosten in Anspruch. Da nun mitten in der Bahnstrecke sehr gute Fettkohlen zu den billigsten Preisen, nämlich zu etwa 4 Sgr. pro Scheffel, angeschafft werden können, so wird hierdurch eine bedeutende Ersparung Statt finden. Beim Transport von Kohlen kann die todte Last sehr vermindert werden; der Transport kann Nachts und sehr langsam geschehen; die Kosten des Auf- und Abladens sind sehr gering; kein Frachtzug geht mit unvollständiger Ladung ab; von Schwelm bis ins Wupperthal laufen die Wagen von selbst.

Wohl selten vereinigt mithin eine Bahnstrecke so wichtige merkantilische Interessen mit so lohnenden Aussichten wie diese; indem, abgesehen von allen vorhin erwähnten Verkehrsverhältnissen, ihr auch gewiß noch ein bedeutender Theil des Weltverkehrs von der Hauptbahn zufallen wird, indem sie in Verbindung mit der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn eine viel kürzere Linie von Dortmund bis Köln beschreibt, als wie sie die Hauptlinie der Köln-Mindener Eisenbahn über Duisburg bildet. Jedenfalls stehen daher der Bahn sehr günstige Resultate bevor, wenn dieselbe auch wegen der schwierigen Terrain-Verhältnisse ein bedeutendes Anlagekapital erfordert.

## 28. Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn.

### a. Geschichte der Bahn.

Schon im Jahre 1826 ging die erste Anregung, Eisenbahnen in der preußischen Rheinprovinz anzulegen, von den beiden Schwesterstädten Elberfeld und Barmen aus. In diesem Jahre wurde nämlich eine kleine Probebahn nebst Wagen, nach Palmer'scher Konstruktion, im Garten des Museums aufgestellt, und es wurden schon damals über die Anlage einer solchen Bahn aus dem Kohlenbezirk bis ins Wupperthal Berathungen gepflogen. Etwas später bildete sich auch eine Gesellschaft, welche den Ausbau der Bahn übernehmen wollte, sich aber wegen der Bedingungen, dem Vernehmen nach, mit dem Ministerium nicht vereinigen konnte.

Im Jahre 1830 schickte das Ministerium einen Bau-Kondukteur dahin, um die Verhältnisse der Kohlenbeförderung ins Wupperthal und ein generelles Nivellement der zweckmäßigsten Bahnlinien aufzunehmen, und als dadurch die Ueberzeugung gewonnen wurde, daß eine solche Anlage nicht allein die Kohlenpreise in den Fabrikgegenden bis fast zur Hälfte ermäßigen, sondern auch, daß sich die Anlage dabei gut rentiren würde, wurde derselbe Bau-Kondukteur mit der speziellen Veranschlagung dieser Bahn beauftragt, der zufolge die Meile zu 80000 Thlr., mit Inbegriff der Wagen und Magazine, berechnet wurde. Es ist dies die mit allen Verzweigungen etwa 6 Meilen messende Bahn von Schnorum über Einern bis zu den Kohlenzechen an der Ruhr.

Dabei verblieb es indeß bis zum Herbste des Jahres 1832, wo sich sowohl für Elberfeld und Barmen, als an mehreren Orten in Westphalen Komités bildeten, um die Anlage einer Eisenbahn von Düsseldorf bis Minden in Berathung zu nehmen und vorzubereiten. Auf Betrieb des Elberfeld-Barmer Komités wurde die Bahnstrecke von Vohwinkel bis Gevelsberg genau aufgenommen. Die verschiedenen Strecken zwischen Gevelsberg und Lippstadt wurden auf Veranlassung der Westphälischen Komités vermessen. Die Strecke von Lippstadt bis Minden war schon früher auf Kosten des Staats vermessen worden.

Die sämmtlichen Vermessungsarbeiten, sowie die Ermittelungen über die Transportmassen, wurden dem Geheimen Finanzrath Krüger in Münster übergeben, der im Anfange des Jahres 1834 unter seinen Augen durch geeignete Techniker eine Veranschlagung der Anlagekosten, die vollständige Ermittelung der Transportmassen und die Berechnung des ökonomischen Effekts der ganzen Bahn bearbeiten ließ.

Nach diesen Vorarbeiten belief sich das ganze zur Rhein-Weser Bahn von Düsseldorf bis Minden erforderliche Anlagekapital auf 3½ Millionen Thaler, welches sich, bei niedrigen Frachtsätzen, mit 9 Prozent verzinsen würde. — Die Bahn selbst war für den Transport durch Dampfkraft berechnet.

Die Anschläge, Berechnungen und Karten wurden sodann im Jahre 1835 einer Ministerial-Kommission vorgelegt, welche prüfen und begutachten sollte, in wie weit der Staat eine Zinsengarantie übernehmen oder auf andere Weise das Unternehmen unterstützen könne.

Die Strecke von Witten über Hagen bis Elberfeld — 5½ Meile — sollte nach diesen Anschlägen etwa 700000 Thlr., die Strecke von Elberfeld nach Düsseldorf — 3½ Meile — gegen 500000 Thlr. kosten.

Noch ist zu erwähnen, daß die Handelskammer von Elberfeld und Barmen wiederholt, und namentlich im Jahre 1834, die Anlage einer Eisenbahn von der Ruhr nach Elberfeld beim Ministerium in Anregung brachte.

Eine Anzahl Bürger aus Elberfeld berief auf den 19. Juni 1835 eine Versammlung zur Berathung obiger Angelegenheiten, welche nach ausführlicher Erörterung ein Komité bildete und die Vorlegung eines Prospekts beschloß. In Folge der mit Veröffentlichung desselben verbundenen Aufforderung zur Zeichnung von Aktien zu 100 Thlr. wurden bis Anfang September 1835 für die Elberfeld-Düsseldorfer Strecke 690700 Thlr. gezeichnet, und dann

auf den 18. September eine General-Versammlung berufen. — In dieser beschloß man eine Vereinigung mit den Düsseldorfer Aktionären, und in Folge derselben fand die erste General-Versammlung der Aktionäre der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn am 31. Oktober 1835 in Düsseldorf Statt, worin das Statut berathen und ein Verwaltungsrath erwählt wurde.

Nunmehr begann die Thätigkeit des Verwaltungsrathes, theils um durch Verhandlungen mit den Behörden die Konzession und die Genehmigung des Statuts zu erwirken, theils um die technischen Vorarbeiten zu Ende zu führen. Zum Zwecke der Erwirkung der Konzession und der Genehmigung des Statuts wurde unter dem 28. November 1835 das betreffende Gesuch eingereicht, und als im Laufe des Monats März 1836 die Resolution der höchsten Behörde noch nicht eingegangen war, sich vielmehr unter den Aktionären mancherlei beunruhigende, ungünstige Nachrichten und Gerüchte verbreiteten, welche die Ertheilung der Konzession für die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn in Zweifel stellten, so sah sich der Verwaltungsrath veranlaßt, eine Deputation aus seiner Mitte nach Berlin abzuordnen, um Gewißheit über jene Nachrichten zu erlangen, den höchsten Behörden jede im Interesse des Unternehmens etwa erforderliche Auskunft zu geben und dadurch eine günstige Entscheidung herbeizuführen.

In Folge dieser Sendung wurde der Verwaltungsrath durch ein Reskript der Königl. hohen Verwaltung für Handel, Fabriken und Bauwesen benachrichtigt:

„Daß des Königs Majestät, in Berücksichtigung des in Anregung gekommenen größeren Projekts, die unbedingte Genehmigung zur Anlage einer Eisenbahn von Düsseldorf nach Elberfeld, mittelst eines davon unabhängigen besondern Unternehmens, zu ertheilen nicht geruht haben, indem die Strecke zwischen Düsseldorf und Elberfeld, nach dem für die Rhein-Weserbahn ursprünglich aufgestellten Projekte in ihrer ganzen Ausdehnung darin mitbegriffen und nach den später zur Sprache gebrachten Modifikationen des Projekts jedenfalls zum Theil in der Richtung dieser größern Bahn gelegen ist. Damit indessen durch die Rücksicht auf das umfassendere Unternehmen die Ausführung der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahnanlage nicht auf ungewisse Zeit hinausgesetzt und die weitere Vorbereitung nicht gehindert werde, haben des Königs Majestät die Konzession zur Anlage einer Eisenbahn von Düsseldorf nach Elberfeld im Allgemeinen vorläufig zu ertheilen geruht, jedoch mit der Maaßgabe:

daß die Gesellschaft eventuell verpflichtet sein soll, ihre Konzession und die sämmtlichen Vorarbeiten gegen Erstattung der bisherigen Kosten derjenigen Gesellschaft abzutreten, welche sich zum Bau der Rhein-Weser Eisenbahn binnen einer Frist von 3 Monaten gehörig konstituiren möchte, dabei aber den Theilnehmern an dem Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Unternehmen die Befugniß vorbehalten bleibt, das gezeichnete Aktien-Kapital auf die Rhein-Weserbahn zu übertragen."

Die Allerhöchste vorläufige Konzession für die Anlage der Eisenbahn zwi-

schen Düsseldorf und Elberfeld wurde mittelst nachstehenden Reskripts des Staats-Ministers Rother vom 5. Februar 1837 mitgetheilt.

„Mit Bezug auf die Vorstellung vom 14. Oktober v. J. benachrichtige ich in Folge Allerhöchsten Auftrages den Verwaltungsrath hierdurch, daß des Königs Majestät auf das Immediat-Gesuch vom 14. Oktober pr. nunmehr, da die Rhein-Weserbahn nicht über Düsseldorf geführt werden soll und in der Sektion von Elberfeld nach dem Rheine nur noch auf einer gewissen Strecke mit jener Eisenbahn zusammentreffen könnte, unterm 29. v. M. die Maaßgabe für wegfallend zu erklären geruht haben, welche mit der vorläufig ertheilten Konzession für die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft, nach Inhalt des Erlasses vom 19. Juni pr., verbunden worden ist. Dabei haben sich jedoch Allerhöchstdieselben zugleich vorbehalten, daß für den Fall des Zusammentreffens beider Bahnen auf einer gewissen Strecke die Beziehungen beider Gesellschaften von Seiten des Staates zu regeln seien, und daß alsdann, namentlich der Rhein-Weserbahn-Gesellschaft, die angemessene Benuzzung der betreffenden Düsseldorf-Elberfelder Bahnstrecke nach der Bestimmung des Staats gewährt werden müsse.

Nach der von der Königl. Regierung zu Düsseldorf mir eingereichten Vorstellung des Verwaltungsraths vom 19. Dezember pr. ist inzwischen bereits der Plan aufgefaßt worden, der Eisenbahn von Elberfeld nach Düsseldorf eine neben der Rhein-Weserbahn herlaufende Richtung zu geben, dergestalt, daß der Fall des Zusammentreffens beider Bahnen gar nicht eintreten würde. Sofern gegen jenen Plan nicht sonstige Anstände sich ergeben, würden durch Rücksichten auf die Rhein-Weserbahn bei der gegenwärtigen Lage der Sache demselben kein Hinderniß weiter entgegenstehen, so wie auch die Frage: ob die Düsseldorf-Elberfelder Bahn überhaupt sich an die Rhein-Weserbahn anschließen, oder ohne einen solchen Anschluß bei Elberfeld enden solle, zunächst dem Ermessen der Gesellschaft anheimgegeben werden muß.

Indem die weiteren Anträge seiner Zeit gewärtigt werden, fordere ich den Verwaltungsrath auf, mir bald anzuzeigen, welche Spurweite für die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn beabsichtigt wird. Es kommt darauf an, in Zeiten darauf Bedacht zu nehmen, daß bei den zwischen Berlin und dem Rheine zu errichtenden Eisenbahnen ein und dasselbe Geleise angenommen werde, und so namentlich zu ersehen, ob die Spurweite von $4\frac{1}{4}$ Fuß, welche für die Berlin-Potsdamer Bahn projektirt ist, mit derjenigen der Düsseldorf-Elberfelder Bahn übereinstimme."

Die Ertheilung der definitiven Konzession wurde durch eine Verfügung der Regierung an eine mit der Postverwaltung zu treffende Uebereinkunft geknüpft, deren Bedingungen durch ein Reskript des General-Postmeisters vom 28. März 1837 festgestellt wurden.

Der Verwaltungsrath hatte, im Interesse des Unternehmens, gegen mehrere der erlassenen allgemeinen Bestimmungen für Eisenbahn-Unternehmun-

gen im Preußischen Staate Vorstellungen gemacht, welche einige Abänderungen im Statute zur Folge hatten. —

In technischer Beziehung bestand unter den Gesellschafts-Mitgliedern eine wesentliche Meinungsverschiedenheit über die Richtungslinien, indem deren drei untersucht und veranschlagt waren.

Bei der ersten Bahnlinie waren zwei stehende Dampfmaschinen, die eine auf der Höhe bei Erkrath, die andere auf der Höhe bei Vohwinkel nöthig; ihre Länge betrug 7497 Ruthen; die Dauer der Fahrt umfaßte, von Düsseldorf nach Elberfeld 60 Minuten, zurück 45 Minuten. Das Anlagekapital war auf 722030 Thlr. berechnet; der Reinertrag sollte den Aktionären 5 Prozent Zinsen des Anlagekapitals und außerdem einen Gewinn von jährlich 19995 Thlr. als Dividende aufbringen.

Die zweite Bahnlinie hatte keine stehende Dampfmaschinen, dagegen 6 Tunnel von 20, 37, 42, 72, 100 und 180 Ruthen Länge. Die Bahnlänge war 7892 Ruthen; die Fahrt erforderte von Düsseldorf nach Elberfeld 70 und zurück 76 Minuten. Das Anlagekapital veranschlagte man auf 1,193061 Thaler; der Reinertrag sollte die Zinsen des Anlagekapitals zu 5 Prozent, bis auf ein Manco von 13906 Thlr. jährlich, decken.

Auf der dritten Bahnlinie befanden sich ebenfalls keine stehenden Dampfmaschinen, dagegen 5 Tunnel von 37, 72, zwei von 100 und einer von 180 Ruthen Länge. Die ganze Bahn war 7782 Ruthen lang; zur Fahrt gebrauchte man 3 bis 4 Minuten weniger Zeit als bei der zweiten Linie; der Reinertrag würde, bis auf ein Manco von 8000 Thlr. jährlich, die Zinsen des Anlagekapitals, das sich auf 1,091076 Thlr. belief, decken können.

Eine Vereinigung der Ansichten konnte nicht erreicht werden, weshalb der Verwaltungsrath das Gutachten des Ingenieurs Stephenson einholte, welches sich, mit einigen kleinen Abänderungen, für die erste Linie entschied, die man sodann annahm. — Alle diese Verhältnisse wurden einer am 12. Juni 1837 gehaltenen General-Versammlung in einer Denkschrift des Verwaltungsrathes mitgetheilt, welche auch ausführliche Mittheilungen über die ökonomischen, kommerziellen und technischen Beziehungen des Unternehmens enthält. — (Eine Beleuchtung des Inhalts der Denkschrift hat Benzenberg in einer kleinen Flugschrift unternommen, welche den Titel führt: Was kostet die Eisenbahn von Düsseldorf nach Elberfeld?)

Die Bahn sollte einspurig werden, was bei der nicht mehr als eine Stunde betragenden Dauer der Fahrt und einen angenommenen muthmaßlichen Verkehr von 60000 Personen und 1,355000 Ztr. Güter jährlich, als genügend erachtet wurde.

Als Vortheile des Publikums von der Anlage wurden bezeichnet: daß künftig beim Personentransport zwei Drittel, im Güterverkehr drei Viertel der bisher gebrauchten Zeit gewonnen werde, auch mindestens folgende Ersparung hinsichtlich der Transportkosten eintrete:

| | | |
|---|---|---|
| für 1,355000 Ztr. Güter à 3 Sgr. | . | 135000 Thlr. |
| „ 60000 Personen à 15 Sgr. . | . | 30000 „ |
| Zusammen | . | 165000 Thlr. |

welche anderen Zweigen der Industrie zugewendet werden könnten.

Unterm 23. September 1837 erfolgte die Bestätigungsurkunde des Statuts, nach welchem das Anlagekapital auf 1,027800 Thlr., aus 10278 Aktien à 100 Thlr. bestehend und zu 5 Prozent verzinsbar, festgesetzt wurde.

ie Arbeiten begannen nun sofort mit der größten Thätigkeit, so daß am 20. Dezember 1838 schon die Strecke von Düsseldorf nach Erkrath eröffnet werden konnte. — Während des Weiterbaues ergab sich aber, daß das ursprünglich festgesetzte Kapital von 1,027800 Thlr. nicht ausreichte, weshalb man eine Vermehrung von 600000 Thlr. für nöthig erachtete, die in der General-Versammlung am 23. Juni 1840 angenommen und durch Allerhöchsten Erlaß vom 22. September 1840 bestätigt wurde. Es sollten für diese 600000 Thaler 6000 Prioritäts-Aktien à 100 Thlr. zu 5 Prozent verzinsbar ausgegeben werden. An den Dividenden hatten diese Prioritäts-Aktien keinen Antheil; dagegen erhielten sie für die ihnen zugesicherten 5 Prozent Zinsen das Vorrecht vor allen übrigen bereits vorhandenen Aktien dergestalt, daß die Zinsen der erstern bei der jährlichen Einnahme vor den Zinsen und die Dividenden der ältern Aktien in Abzug gebracht werden. Auch den Kapitalien der Prioritäts-Aktien steht dasselbe Vorzugsrecht vor den Kapitalien der ältern Aktien zu.

Außerdem, daß die Prioritäts-Aktien der Amortisation unterlagen, stand auch der Eisenbahn-Gesellschaft das Recht zu, sämmtliche Aktien dieser Emittirung durch die öffentlichen Blätter 6 Monate vorher zu kündigen und durch Zahlung des Nennwerthes einzulösen. Die Inhaber dieser Aktien waren dagegen nur dann zu einer Kündigung berechtigt, wenn ein Zinsenzahlungstermin länger als drei Monate unberücksichtigt blieb, oder wenn der Transportbetrieb auf der Eisenbahn mit Dampfwagen länger als sechs Monate ganz aufhörte. —

Am 21. Mai 1841 wurde hierauf die Strecke bis Vohwinkel,
und am 3. September 1841 bis Elberfeld,
durch regelmäßige tägliche Fahrten dem Personen-Verkehre eröffnet.

In der General-Versammlung am 18. Dezember 1841 stellte es sich heraus, daß zur Vollendung der zur Bahn gehörigen Anlagen und Gebäulichkeiten noch fernere 400000 Thlr. erforderlich seien. Die Berathung über diesen Gegenstand fand zwar Statt, es konnte aber bei unvollständiger Vertretung der Gesammtheit der Aktionäre kein wirksamer Beschluß gefaßt werden, so daß die schleunige Zusammenberufung einer zweiten General-Versammlung beschlossen ward. — Zwei Anträge waren hierbei zur Besprechung gekommen. Der erste, vom Verwaltungsrath ausgehend, war folgender:

1) Es wird beabsichtigt, die 600000 Thlr. Prioritäts-Aktien à 5 Prozent zu kündigen. Die Kündigung findet Statt, sobald das erforderliche Kapital gesichert ist.

2) Es soll ein neues Kapital von einer Million Thaler in Prioritäts-Aktien kreirt werden, verzinslich zu 4½ Prozent pro Jahr; ½ Prozent des emittirten Kapitals soll nebst den durch Amortisation zu ersparenden Zinsen zur Amortisation bestimmt werden. Der Termin der Zurückzahlung der zu amortisirenden Aktien beginnt vier Jahre nach der Nego-

zirung. Außerdem kann erst nach Ablauf der ersten funfzehn Jahre eine Kündigung oder außerordentliche Amortisation dieser Prioritäts-Aktien eintreten.

3) Den Inhabern der bisherigen Prioritäts-Aktien wird eine Frist bis zum 31. Januar 1842 einschließlich zur Erklärung bestimmt, ob sie die bisherigen Prioritäts-Aktien, oder zu welchem Theil, auf das neue Anlehn beibehalten wollen.

4) Inhaber, sowohl von Primitiv- als von Prioritäts-Aktien, können sich in derselben Frist erklären: ob und wie viele neue Prioritäts-Aktien sie nehmen wollen. Die Erklärungen werden nach der Zeitfolge der Anmeldung berücksichtigt.

5) Die Erklärungen resp. Subskriptionen geschehen in dem Geschäftslokale der Direktion zu Düsseldorf.

6) Nach Ablauf jener Frist wird der etwaige Rest der noch nicht untergebrachten Prioritäts-Aktien auf Submission ausgesetzt."

Der zweite Vorschlag lautete dahin:

„Es werde eine zweite Serie von Prioritäts-Aktien à 5 Prozent kreirt, welche der zufolge Statuts-Ergänzung vom 22. September 1840 bestehenden Serie zwar nachsteht, jedoch übrigens unter denselben Bedingungen emanirt wird.

Den Inhabern der bisherigen Primitiv-Aktien wird das Vorrecht zur Subskription während zwei Monaten nach der Bekanntmachung zu dem Betrage von zwei Fünftel der in ihrem Besitz befindlichen Aktien eingeräumt. Nach Ablauf dieser Frist werden Subskriptionen von Primitiv- oder Prioritäts-Aktionären angenommen und nach Maaßgabe der Anmeldung berücksichtigt. Sind aber die Aktien dann binnen drei Monaten nicht untergebracht, so kann die Direktion den Rest der Aktien auch an Nicht-Aktionäre verausgaben."

Noch ehe die General-Versammlung gehalten wurde, welche zum 5. März 1842 zusammenberufen war, beschloß der Verwaltungsrath, den König um Bewilligung der benöthigten Geldsumme von 400000 Thlr. durch ein Darlehn aus Staatsmitteln gegen billige Verzinsung zu bitten. Da jedoch hierauf, bis zu der an dem festgesetzten Tage gehaltenen General-Versammlung, kein Bescheid erfolgt war, so wurde in derselben beschlossen:

„Es möge für den Fall, daß wider Verhoffen das Allerhöchsten Orts nachgesuchte Darlehn nicht bewilligt werde, das Prioritäts-Aktien-Kapital um 400000 Thlr. erhöht und es dem Verwaltungsrath überlassen werden, dieses Kapital in der bestmöglichen Weise und zu den billigsten Bedingungen zu beschaffen, sei es durch ein Darlehn oder durch Emittirung neuer Prioritäts-Aktien, mit der eventuellen Befugniß, das frühere Prioritäts-Aktien-Kapital von 600000 Thlr. zu kündigen und mithin, in diesem Falle, das gesammte Prioritäts-Aktien-Kapital bis zur Summe von 1,000000 Thlr. zu negoziren."

Das erbetene Darlehn wurde vom Könige abgeschlagen, dagegen wurde der Nachtrag zum Statut unterm 9. April 1842 genehmigt, und dadurch der

Gesellschaft gestattet, unter Kündigung des ältern Prioritäts-Aktien-Kapitals zu 600000 Thlr. ein neues Prioritäts-Aktien-Kapital von 1,000000 Thlr. zu 4 Prozent jährlicher Zinsen aufzunehmen. Den Inhabern der ältern Prioritäts-Aktien wurde bei der Rückzahlung oder bei dem ihnen freigestellten Austausch der Aktien eine Prämie von einem, resp. von einem halben Prozent bewilligt.

Das neue Aktien-Kapital wurde demgemäß durch Uebereinkunft zwischen der von dem Verwaltungsrathe ernannten Kommission und einem Banquierhause zu Elberfeld in eigenem Namen und als Bevollmächtigten anderer Banquierhäuser in Berlin, Köln und Elberfeld unter dem 16. Juni 1842 zu 95 Prozent negozirt. Nach Abzug sämmtlicher durch die Negoziation entstandenen Verluste und Kosten (Provision, Prämien, Druck, Papier rc.) reduzirte sich das ganze Prioritäts-Aktien-Kapital auf 944068 Thlr. 10 Sgr. 11 Pf., welche bis zum 1. Oktober 1842 bestimmungsmäßig eingezahlt wurden.

In der am 17. Dezember 1842 gehaltenen General-Versammlung, ergab sich, daß das Reinerträgniß der Bahn zur statutenmäßigen 5prozentigen Verzinsung der Primitiv-Aktien nicht ausreichte; weshalb einstimmig der Beschluß gefaßt wurde:

1) Es sollen die am 2. Januar 1843 verfallenden Zinsen der Prioritäts-Aktien vorläufig und bis zur weitern Beschlußnahme in der nächsten General-Versammlung unbezahlt bleiben, wenn die Direktion zur Zahlung nicht schon früher in Stand gesetzt sein möchte; der aus dem zuletzt beschafften Prioritäts-Aktien-Kapital verbliebene Rest soll dagegen als Reservefonds vorläufig zurückgelegt werden.
2) Es solle Seitens des Verwaltungsraths kräftig dahin gewirkt werden:
   a. daß der Staat auch für diese Bahn eine verhältnißmäßige Zinsen-Garantie übernehmen möge, sei es für immer oder auch nur vorläufig für einige Jahre; ferner:
   b. daß die projektirte große Bahn zwischen Rhein und Weser durch die Rheinebene über Düsseldorf geführt werde.
3) Die Bemühungen wegen Ausführung der Steele-Vohwinkeler Bahn fortzusetzen, zu welchem Ende außerdem eine Kommission aus der Mitte der Versammlung ernannt wurde.
4) Vorschläge in nächster General-Versammlung wegen Aenderung des Statuts in Beziehung auf eine neue Bildung des Direktorialraths zu machen.

Zum 14. Oktober 1843 wurde eine außerordentliche General-Versammlung zusammenberufen und darin festgesetzt, daß:

1) vom 1. Januar 1844 an Dividenden anstatt der Zinsen vertheilt und die am 2. Januar 1845 und später fällig werdenden Zins-Koupons als werthlos eingezogen werden, wogegen über die am 2. Januar 1843 fällig gewordenen und am 2. Januar 1845 fällig werdenden Koupons die weitere Beschlußnahme der im 2. Quartal k. J. Statt findenden General-Versammlung vorbehalten bleibt.

Unter Dividende wird derjenige Theil der gesammten Betriebseinnahme eines Jahres verstanden, welcher übrig bleibt nach Abzug:

a. der gesammten Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten;
b. der Zinsen der Prioritäts-Aktien;
c. der zur statutenmäßigen Amortisation der Prioritäts-Aktien erforderlichen Summen;
d. des zur Ergänzung des Reservefonds festgesetzten Betrages;
e. der den Direktorialräthen statutenmäßig gebührenden Tantièmen.

2) für unvorhergesehene Ausgaben, Verbesserungen an der Eisenbahn rc., sowie zur Erneuerung des Inventars, so weit dieselben aus dem Unterhaltungs- und Betriebsfonds bestritten werden können, wird fortwährend ein Reservefonds erhalten. Die aus der Betriebseinnahme zur Ergänzung und Verstärkung des Reservefonds jährlich zu entnehmenden Beträge werden auf den Antrag der Direktion von dem Verwaltungsrathe festgesetzt.

3) Kein Aktionär darf mehr als 10 Stimmen führen, wobei eigene und fremde Stimmen zusammengerechnet werden; bis zu 15 Aktien gewähren je 3 Aktien eine Stimme, bei einer größern Anzahl von Stimmen treten aber gewisse Abstufungen ein.

Da jedoch die statutenmäßig erforderliche Anzahl von Aktien nicht vertreten war, so wurden sämmtliche Aktionäre zu einer am 30. Dezember 1843 Statt findenden General-Versammlung mit dem Bemerken eingeladen, daß alsdann mit einfacher Stimmenmehrheit über die in Antrag gebrachten Abänderungen des Statuts entschieden werden würde.

Die angeführten Punkte 1 und 3 wurden in dieser General-Versammlung von den Anwesenden einstimmig genehmigt; in Hinsicht des Punktes 2 wurde aber nach vielfältiger Berathung über die Höhe des Reservefonds der Beschluß gefaßt, daß derselbe den Betrag von 150000 Thlr. niemals übersteigen, und daß die aus der Betriebseinnahme zur Ergänzung und Verstärkung des Reservefonds jährlich zu entnehmende Summe den Betrag von 10000 Thlr. nicht überschreiten dürfe.

Im Jahre 1843 ergab sich nach Bezahlung der Zinsen der Prioritäts-Aktien ein Ueberschuß von 25769 Thlr. 12 Sgr. 5 Pf., welcher nach dem Beschlusse der General-Versammlung vom 29. April 1844 an die Inhaber der am 2. Januar 1844 fällig gewordenen Zins-Koupons, jedoch vorläufig nur unter Mitablieferung der am 2. Januar 1843 verfallenen Koupons mit $2\frac{1}{2}$ Thlr. pro Aktie ausgezahlt wurde.

### b. Richtung und Länge der Bahn, Bahnhöfe.

Die Bahn beginnt am Rheine, oberhalb Düsseldorf, zieht sich dann zu dem neben der Stadt liegenden Bahnhofe hin, gelangt hierauf, fortwährend steigend und Gerresheim 450 Ruthen links liegen lassend, nach Erkrath, wo die geneigte Ebene mit stehender Maschine beginnt. Auch von Hochdahl, dem Ende der geneigten Ebene, bei Haan (550 Ruthen rechts) vorbei, ist bis Vohwinkel noch eine bedeutende Steigung; damit aber ist der höchste Punkt

der Bahnlinie erreicht, und diese fällt steil ab bis zur Wupperbrücke und erhebt sich dann, am Rande des das Thal umfassenden Bergrückens hinlaufend, allmälig wieder bis zum Bahnhofe von Elberfeld.

Die Entfernungen betragen:

Vom Bahnhofe in der Steinbeck bei Elberfeld bis Station Vohwinkel 1460 Ruthen, bis Haan 2700, bis Hochdahl 4060, bis Erkrath 4760, bis Gerresheim 5450, bis Düsseldorf 7030 Ruthen.

Die Strecke vom Düsseldorfer Bahnhofe bis zum Rhein, die Verbindung mit dem Freihafen herstellend, hat außerdem noch eine Länge von 372 Ruthen.

Vom Bahnhofe zu Düsseldorf bis Station Gerresheim 1580 Ruthen, bis Station Erkrath 2270, bis Hochdahl 2970, bis Haan 4330, bis Vohwinkel 5570, bis Elberfeld 7030 Ruthen oder 3,52 preußische oder 3,57 deutsche Meilen.

### c. Anlage- und Einrichtungskosten.

Nach dem Prospekte vom Jahre 1835 sollte eine Eisenbahn zwischen Düsseldorf nach Elberfeld mittelst Dampfkraft zu befahren 500000 Thlr. kosten; die Denkschrift vom April 1837 forderte für die später im Wesentlichen gewählte Linie 722030 Thlr.; nach den vom Verwaltungsrathe der General-Versammlung am 28. Dezember 1839 vorgelegten Anschlägen belief sich dagegen die Anschlagssumme auf 1,365871 Thlr. —

Wir lassen hier diese beiden letzten Anschläge folgen und geben danach eine Uebersicht der Kosten, welche das Unternehmen bis jetzt in Anspruch genommen hat, damit man durch Vergleich die Ueberschreitungen in den einzelnen Positionen ersehen kann.

| | Gegenstände. | Kosten, welche in der Denkschrift von 1837 angenommen sind. | | | Anschlag, vom Verwaltungsrathe 1839 entworfen. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. |
| I. | Erdarbeit, Grabenarbeit, Felssprengen . . | 183336 | 24 | 1 | 320661 | 14 | 2 |
| II. | Befestigung der Böschungen und Gräben des Planums . . . . . . . . . . . . . . | 1443 | 9 | 1 | 3155 | 4 | 4 |
| III. | Brücken, Brückthore und Wasserdurchlässe . | 43877 | 14 | 8 | 127117 | 7 | 6 |
| IV. | Legen und Fundamentirung der Schienen . | 258154 | 17 | — | 318834 | 20 | 7 |
| V. | Einrichtung zu den stehenden Dampfmaschinen | 64244 | 25 | 1 | 48000 | — | — |
| VI. | Meilenzeiger . . . . . . . . . . . . . . | 294 | 4 | 4 | 315 | 19 | 4 |
| VII. | Geräthschaften . . . . . . . . . . . . . | 999 | 18 | — | 30623 | 21 | — |
| VIII. | Grund- und Nutzungs-Entschädigung . . . | 51788 | 22 | — | 92000 | — | — |
| IX. | Insgemein, Aufsichts- und Rendanturgebühren | 19607 | 15 | 9 | 42362 | 9 | 1 |
| | Kosten der Eisenbahn . | 623747 | — | — | 983070 | 6 | — |
| | Die Einrichtung und Erbauung der verschiedenen Stationen, Magazine und Wohnungen, welche der Betrieb der Eisenbahn erfordert . . . . . . . . | 98283 | — | — | 382800 | 24 | — |
| | Summa der Baukosten . | 722030 | — | — | 1,365871 | — | — |

Die wirklichen Ausgaben bis zum 1. April 1844 sind dagegen gewesen:

| Gegenstand. | Bis zum 30. November 1841. Thlr. | sg. | pf. | Bis zum 30. November 1842. Thlr. | sg. | pf. | Bis zum 1. April 1844. Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **A. An Vorschuß.** | | | | | | | | | |
| Bei v. d. Heydt Kersten u. Söhne nach der früher abgelegten Rechnung . . . | 109 | 18 | — | 109 | 18 | — | 109 | 18 | — |
| **B. An Baukosten.** | | | | | | | | | |
| **Sektion I. Düsseldorf-Erkrath.** | | | | | | | | | |
| I. Erdarbeiten . . . . . . . . . | 25317 | 19 | 6 | 25318 | 22 | — | 26351 | 29 | 8 |
| II. Befestigung der Gräben und Böschungen . . . . . . . . . | 404 | 14 | 3 | 404 | 14 | 3 | 404 | 14 | 3 |
| III. Brücken, Brückthore u. Durchlässe | 10957 | 6 | 5 | 11243 | 6 | 2 | 11287 | 4 | 7 |
| IV. Schienen, das Legen ꝛc. derselben: | | | | | | | | | |
| a. Schwellen . . . . . . . | 16535 | 22 | 6 | 16535 | 22 | 6 | 16535 | 22 | 6 |
| b. Schienen, Stühle u. s. w. . . | 74380 | 9 | — | 74452 | 3 | 9 | 74520 | 18 | 9 |
| c. Zurichten u. Legen d. Schwellen | 12207 | 14 | 10 | 12207 | 14 | 10 | 12469 | 25 | 4 |
| V. Abtheilungs- u. Begrenzungssteine | 118 | 29 | — | 118 | 29 | — | 118 | 29 | — |
| VI. Geräthe und Instrumente . . . | 3340 | 26 | — | 3340 | 26 | — | 3340 | 26 | — |
| VII. Grundentschädigungen: | | | | | | | | | |
| a. Zur Bahnanlage . . . . . | 9314 | 25 | 7 | 9439 | 20 | 11 | 10338 | 1 | 11 |
| b. Nutzungsentschädigungen . . | 1162 | 13 | 8 | 1163 | 3 | 8 | 1163 | 3 | 8 |
| c. Abschätzungskosten . . . . | 353 | 5 | 6 | 353 | 5 | 6 | 363 | 10 | 6 |
| VIII. Insgemein: | | | | | | | | | |
| a. Beaufsichtigungskosten . . . | 3267 | 4 | 8 | 3267 | 4 | 8 | 3267 | 4 | 8 |
| b. Rendanturgebühren . . . . | 33 | 12 | 2 | 33 | 12 | 2 | 33 | 12 | 2 |
| c. Verschiedene Ausgaben . . . | 2280 | 20 | 1 | 7376 | 18 | 7 | 10281 | 3 | 7 |
| Summa Sektion I . | 159674 | 13 | 2 | 165254 | 24 | — | 170475 | 26 | 7 |
| **Sektion II. Erkrath-Vohwinkel.** | | | | | | | | | |
| I. Erdarbeiten . . . . . . . . . | 240434 | 15 | 8 | 244697 | 28 | 7 | 248994 | 20 | 11 |
| II. Befestigung der Gräben und Böschungen . . . . . . . . . | 1993 | 7 | 4 | 4240 | 14 | 7 | 4279 | 7 | 7 |
| III. Brücken, Brückthore u. Durchlässe | 28694 | 16 | 6 | 28912 | 5 | 7 | 28930 | 7 | 8 |
| IV. Schienen, das Legen ꝛc. derselben: | | | | | | | | | |
| a. Schwellen . . . . . . . | 24929 | 19 | 8 | 24929 | 19 | 8 | 24957 | — | 8 |
| b. Schienen, Stühle . . . . | 99194 | 26 | — | 99344 | 29 | 6 | 99344 | 29 | 6 |
| c. Zurichten u. Legen d. Schwellen | 22348 | 5 | 9 | 23006 | 27 | 6 | 23248 | 28 | 9 |
| V. Einrichtung der stehenden Maschine | 76081 | 7 | 4 | 82435 | 2 | 4 | 83240 | 24 | 6 |
| VI. Abtheilungs- u. Begrenzungssteine | 302 | — | — | 306 | 20 | — | 306 | 20 | — |
| VII. Geräthe und Instrumente . . . | 29777 | 22 | 2 | 33577 | 10 | 10 | 35271 | 14 | 4 |
| VIII. Grundentschädigungen: | | | | | | | | | |
| a. Zur Bahnanlage . . . . . | 32533 | 16 | 5 | 44285 | 15 | 11 | 63991 | 17 | 5 |
| b. Nutzungsentschädigungen . . | 4873 | 25 | 9 | 5635 | 10 | 5 | 5892 | 11 | — |
| c. Abschätzungskosten . . . . | 1754 | 8 | 6 | 2228 | 3 | 6 | 2395 | 3 | 8 |
| IX. Insgemein: | | | | | | | | | |
| a. Beaufsichtigungs- ꝛc. Kosten . | 11602 | 17 | 9 | 12947 | 22 | 9 | 13573 | — | 9 |
| b. Rendanturgebühren . . . . | 339 | 20 | 6 | 339 | 20 | 6 | 352 | — | 6 |
| c. Verschiedene Ausgaben . . . | 36702 | 18 | 5 | 38513 | 11 | 3 | 39129 | 28 | 6 |
| Summa Sektion II . | 611562 | 17 | 9 | 645401 | 2 | 11 | 673908 | 5 | 9 |

| Gegenstand. | Bis zum 30. November 1841. Thlr. | sg. | pf. | Bis zum 30. November 1842. Thlr. | sg. | pf. | Bis zum 1. April 1844. Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Sektion III. Vohwinkel-Elberfeld.** | | | | | | | | | |
| I. Erdarbeiten . . . . . | 144540 | 5 | 1 | 147740 | 19 | 1 | 148369 | 29 | 7 |
| II. Befestigung der Gräben u. Böschungen . . . . . | 1198 | 19 | 6 | 2075 | 12 | — | 2231 | 26 | 9 |
| III. Brücken, Brückthore und Durchlässe . . . . . . | 35741 | 29 | 1 | 37211 | 13 | 4 | 37657 | 27 | 2 |
| III a. Viadukt bei Sonnborn . | 90825 | 20 | 11 | 94277 | 16 | 1 | 96844 | 6 | — |
| IV. Schienen, das Legen rc. derselben: | | | | | | | | | |
| a. Schwellen. . . . . | 6517 | 6 | 8 | 6517 | 6 | 8 | 6517 | 6 | 8 |
| b. Schienen . . . . . | 38856 | 8 | 2 | 38856 | 8 | 2 | 38856 | 8 | 2 |
| c. Zurichten und Legen der Schwellen . . . . | 13913 | 29 | 5 | 14483 | 19 | 5 | 14505 | 11 | 9 |
| V. Abtheilungs- und Begrenzungssteine . . . . . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| VI. Geräthe und Instrumente | 20676 | 24 | 11 | 21125 | 19 | — | 21127 | 13 | — |
| VII. Grundentschädigungen: | | | | | | | | | |
| a. Zur Bahnanlage . . | 18489 | 26 | 3 | 22527 | 5 | 11 | 29387 | 1 | — |
| b. Nutzungsentschädigungen . . . . . . . . | 1211 | 2 | 1 | 1675 | 2 | 1 | 1777 | 4 | 1 |
| c. Abschätzungskosten . . | 345 | 26 | — | 381 | 6 | — | 427 | 13 | 6 |
| VIII. Insgemein: | | | | | | | | | |
| a. Beaufsichtigungskosten | 4213 | 24 | — | 4566 | 9 | — | 4566 | 9 | — |
| b. Rendanturgebühren . | 306 | 22 | 3 | 306 | 22 | 3 | 317 | 2 | 3 |
| c. Verschiedene Ausgaben | 21035 | 13 | 7 | 21937 | 11 | 11 | 22489 | 5 | 4 |
| Summa Sektion III. | 397873 | 17 | 11 | 413681 | 20 | 11 | 425075 | 14 | 3 |
| **Wiederholung.** | | | | | | | | | |
| Sektion I . | 159674 | 13 | 2 | 165254 | 24 | — | 170475 | 26 | 7 |
| „ II . | 611562 | 17 | 9 | 645401 | 2 | 11 | 673908 | 5 | 9 |
| „ III . | 397873 | 17 | 11 | 413681 | 20 | 11 | 425074 | 14 | 3 |
| Summa B der Baukosten . | 1,169110 | 18 | 10 | 1,224337 | 17 | 10 | 1,269558 | 16 | 7 |
| **C. Allgemeine Kosten.** | | | | | | | | | |
| I. Anlegung der Stationshöfe | | | | | | | | | |
| a. Grundentschädigungen . | 3994 | 21 | 9 | 4239 | 3 | 1 | 11278 | 11 | 5 |
| b. Bau- und Anlagekosten | 80440 | 19 | 2 | 114306 | 27 | — | 129999 | 7 | 6 |
| II. Lokomotive u. Bahnwagen | 124057 | 17 | 5 | 184580 | 11 | 8 | 214479 | 2 | 3 |
| III. Insgemein . . . . . . | 25586 | 13 | 1 | 32106 | 19 | — | 37765 | 2 | 1 |
| C. Allgemeine Kosten . | 234079 | 11 | 5 | 335233 | — | 9 | 393521 | 23 | 3 |
| **D. Verwaltungskosten.** | | | | | | | | | |
| I. Kosten d. Verwaltungsraths | 1569 | 9 | 3 | 1599 | 9 | 3 | 1829 | 26 | 3 |
| II. Reisekosten und Remuneration der Direktion . . . | 13098 | 18 | 9 | 14298 | 18 | 9 | 16693 | 5 | 3 |
| III. Dienstlokal und dessen Einrichtung . . . . . . . . | 1297 | 5 | 9 | 1517 | 17 | 5 | 1517 | 17 | 5 |
| IV. Gehalt und Reisekosten des Bahn-Ingenieurs . . . | 8444 | 2 | 3 | 8594 | 2 | 3 | 9147 | 2 | 3 |
| Latus . | 24409 | 6 | — | 26009 | 17 | 8 | 29187 | 21 | 2 |

| Gegenstand. | Bis zum 30. November 1841. Thlr. | sg. | pf. | Bis zum 30. November 1842. Thlr. | sg. | pf. | Bis zum 1. April 1844. Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Transport . | 24409 | 6 | — | 26009 | 17 | 8 | 29187 | 21 | 2 |
| V. Gehalte und Diäten des Bureau-Personals . . . . . . . . . . | | | | | | | | | |
| a und b. des Verwaltungs- und technischen Bureaus . . . . | 9430 | 14 | — | 12440 | 11 | — | 15243 | 13 | 6 |
| VI. Bureaubedürfnisse . . . . . . . | 1831 | 10 | 1 | 2463 | 28 | 3 | 2657 | 28 | 9 |
| VII. Verschiedene . . . . . . . . . . | 8014 | 25 | 6 | 11401 | 8 | 5 | 14595 | 19 | — |
| D. Verwaltungskosten . . | 43685 | 25 | 7 | 52315 | 5 | 4 | 61684 | 22 | 5 |
| E. Rückzahlung der älteren Prioritäts-Aktien. | | | | | | | | | |
| I. Rückzahlung der Aktien: | | | | | | | | | |
| a. pr. 1. Juli 1842 3699 St. à 100 = 369900 Thlr. b. pr. 1. Oktb. 1842 1828 St. à 100 = 182800 „ c. pr 31. Dzb. 1842 471 St. à 100 = 47100 „ | . | . | . | 552700 | — | — | 599800 | — | — |
| II. Prämien f. d. zurückgezahlt. Aktien: | | | | | | | | | |
| a. von den 3699 St. pr. 1. Juli 1842 à 1 Proz. . . . . = 3699 Thlr. b. von den 1828 St. pr. 1. Oktb. 1842 à ½ Proz. . . . = 914 „ | . | . | . | 4613 | — | — | 4613 | — | — |
| E. Rückzahlung der älteren Prioritäts-Aktien . | — | — | — | 557313 | — | — | 604413 | — | — |
| F. Zinsenvergütung. | | | | | | | | | |
| Thlr. Sg. Pf. | | | | | | | | | |
| von 10278 Aktien pro 1838 à — 22 6 | 7708 | 15 | — | 7708 | 15 | — | 7708 | 15 | — |
| „ 10278 „ „ 1839 „ 2 3 9 | 21832 | 7 | 6 | 21840 | 22 | 6 | 21840 | 22 | 6 |
| „ 9963 „ „ 1840 „ 4 5 — | 41295 | 25 | — | 41512 | 15 | – | 41512 | 15 | — |
| „ 2017 Prior.-Aktien „ — 18 $7\frac{3}{5}$ | 1252 | 23 | 3 | 1252 | 23 | 3 | 1252 | 23 | 3 |
| Von 3 Prioritäts-Aktien kommen die Zinsen in Ausgabe nicht vor. | | | | | | | | | |
| Fernere Zinsenvergütung: | | | | | | | | | |
| von 5016 Prioritäts-Aktien pr. 1. Juli 1841 . . à 2 Thlr. 15 Sgr. | 12265 | — | — | 12540 | — | — | 12592 | 15 | — |
| von 10137 Primitiv-Aktien pr. 2. Januar 1842 . à 5 „ — „ | — | — | — | 50685 | — | — | 51185 | — | — |
| Hierzu Betrag von Zinsenausgleichung: | | | | | | | | | |
| bei W. Cleff . . 248 Thlr. 24 Sg. 9 Pf. „ v. d. Heydt, Kersten und Söhne 282 „ 19 „ 9 „ | 531 | 14 | 6 | 531 | 14 | 6 | 553 | 2 | — |
| F. Zinsen-Vergütung . | 84885 | 25 | 3 | 136071 | — | 3 | 136645 | 2 | 9 |

| Gegenstand. | Bis zum 30. November 1841. Thlr. | sg. | pf. | Bis zum 30. November 1842. Thlr. | sg. | pf. | Bis zum 1. April 1844. Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **G. An Vorschüssen zur näheren Berechnung.** | | | | | | | | | |
| 1) Zur Anschaffung eines Fuhrparks . . . . . . . . . . | 6756 | 18 | 8 | 6783 | 3 | 8 | 7393 | 3 | 8 |
| 2) Zur Unterhaltung desselben . | 34492 | 16 | 11 | 36876 | 11 | 5 | 36918 | 3 | 11 |
| 3) „ Bildung einer Nebenkasse an Hrn. Reg.-Sekret. Schnarr | 3050 | — | — | 3050 | — | — | 1600 | — | — |
| | | | | | | | es sind nämlich wieder an W. Cleff erstattet 1450 Thlr. | | |
| G. Vorschüsse . | 44299 | 5 | 7 | 46709 | 15 | 1 | 45911 | 7 | 7 |
| **H. Zur Bildung eines Reservefonds.** | | | | | | | | | |
| a. Das der Stadt Düsseldorf leihbar vorgeschossene Kapital . . | — | — | — | — | — | — | 24000 | — | — |
| b. Außerdem durch Uebertragung auf das diesfällige Konto . . | — | — | — | — | — | — | 10765 | 4 | 8 |
| H. Bildung eines Reservefonds | — | — | — | — | — | — | 34765 | 4 | 8 |
| **Wiederholung der Ausgaben.** | | | | | | | | | |
| A. An Vorschuß . . . . . . . | 109 | 18 | — | 109 | 18 | — | 109 | 18 | — |
| B. „ Baukosten . . . . . | 1,169110 | 18 | 10 | 1,224337 | 17 | 10 | 1,269458 | 16 | 7 |
| C. Allgemeine Kosten . . . . | 234079 | 11 | 5 | 335233 | — | 9 | 393521 | 23 | 9 |
| D. Verwaltungskosten . . . . . | 43685 | 25 | 7 | 52315 | 5 | 4 | 61684 | 22 | 5 |
| E. Rückzahlung der älteren Prioritäts-Aktien . . . . . . . | — | — | — | 557313 | — | — | 604413 | — | — |
| F. Zinsenvergütung . . . . . . | 84885 | 25 | 3 | 136071 | — | 3 | 136645 | 2 | 9 |
| G. Vorschüsse zur näheren Berechnung . . . . . . . . . . | 44299 | 5 | 7 | 46709 | 15 | 1 | 45911 | 7 | 7 |
| H. Zur Bildung eines Reservefonds . . . . . . . . . | — | — | — | — | — | — | 34765 | 4 | 8 |
| Summa aller Ausgaben | 1,576170 | 14 | 8 | 2,352088 | 27 | 3 | 2,546509 | 5 | 3 |
| Die Gesammt-Einnahme an Primitiv- u. Prioritäts-Aktien, so wie an anderen Einnahmen, belief sich auf . . . . . . . . | 1,638784 | 4 | 4 | 2,595730 | 22 | 8 | 2,598047 | 15 | 7 |
| Mithin Bestand am 1. April 1844 . . . . . . . . | | | | | | | 51538 | 10 | 4 |
| Hiervon waren noch im Ganzen als rückständige Zahlungen zu bestreiten . . . . . . . . . . . | | | | | | | 27900 | — | — |
| weshalb sich ein Restkapital von . . . . . . . . . | | | | | | | 23638 | 10 | 4 |

herausstellen würde.

Die Durchschnittskosten einer Meile stellen sich demnach bis zum 1. April 1844 etwa auf 713310 Thlr.

Vergleicht man nun die wirklichen Ausgaben mit dem Anschlage, so bemerkt man, daß letzterer nur sehr oberflächlich gemacht sein kann, indem die Baukosten der einen Sektion von Erkrath bis Vohwinkel größer sind als die

im Anschlage vom Jahre 1837 für die ganze Bahn angenommenen. Weder für Verwaltungskosten noch für Zinsenvergütung während des Baues ist etwas ausgeworfen, so daß aus diesen Gründen schon eine Ueberschreitung des Anschlages nothwendig eintreten mußte. —

Hinsichtlich einzelner Ausgabeposten ist zu bemerken, daß der **Grundstück-Bedarf**, welcher beim Beginne des Baues auf eine Fläche von 198 M. 13 R. 90 F. berechnet war, sich im Ganzen auf 374 M. 11 R. 10 F. stellte; und zwar waren erforderlich:

| | |
|---|---|
| zum Bahnkörper . . . . . . . | 265 M. 103 R. 90 F. |
| zu anderen Zwecken . . . . . | 108 „ 87 „ 20 „ |

Hierbei ist jedoch zu bemerken, daß die Gesellschaft im Besitze der vergrabenen und verschütteten Gründe, so wie der übernommenen, durch die Bahn abgetrennten Parzellen von 97 M. 76 R. 10 F. verbleibt und daher ihr Werth derselben mit der Zeit wieder zu Gute kommt.

Die Erwerbung der obigen Masse hat zusammen 111713 Thlr. gekostet, während für Grund- und Nutzungs-Entschädigung der Anschlag von 1837 nur 51789 Thlr. auswirft. Die wirkliche Durchschnitts-Ausgabe pro Morgen ist 298 Thlr. 21 Sgr.; die einzelnen Preise schwanken dagegen zwischen 50 Thlr. bis 1620 Thlr., ja in einzelnen Fällen sogar bis zur Forderung von 10000 Thlr. pro Morgen. Dieser geforderte Preis bezieht sich nur auf eine Fläche von etwa 90 □Ruthen Bauplätze an der Stadt Elberfeld. Die einzelnen Preise sind nicht durch den Bodenwerth an sich, sondern vielmehr durch die nachtheiligen Einwirkungen, welche die Zersplitterung der von der Bahn durchschnittenen Grundstücke, namentlich die erschwerte Kultur der solchergestalt getrennten Theile in ihrem Gefolge hatten, herbeigeführt worden: alles Nachtheile, die sich in dem wellenförmigen Terrain ungleich bedeutender geltend machen als in der Ebene. Die von diesen erschwerenden Umständen bedungenen Entschädigungen sind aber in den obigen Preisen mit enthalten, die übrigens, namentlich durch die vorzüglichern Kulturarten, als Wiesen, Gärten, Baustellen, besonders in der Nähe von und unmittelbar bei Elberfeld, so sehr gesteigert wurden.

Indessen, betrachtet man diesen Gegenstand unter einem anderen, nämlich dem Gesichtspunkte der allgemeinen Kosten der Bahn, so ergiebt eine Vergleichung, daß die Grunderwerbungen etwa 5 Prozent dieser Summe betragen, und nur 4 Prozent, wenn man die der Gesellschaft verbleibenden, oben angegebenen 97 M. 76 R. 10 F. zu dem gezogenen Mittelpreise von 111713 Thlr. 3 Sgr. 6 Pf. in Abzug bringt.

Für Erdarbeiten waren 183337 Thlr. veranschlagt, und zwar nach dem Maaßstabe der sonst üblichen Tagelohnsätze, welche im Rheinthale 10, im Wupperthale 13 Sgr. für den Handarbeiter betragen, während ein einspänniger Karren mit resp. 1 Thlr. 10 Sgr. und 1 Thlr. 20 Sgr. täglich bezahlt wird. — Ausgegeben sind aber 421589 Thlr., und haben die beim Bahnbau verwendeten schlesischen Arbeiter im Akkord durchschnittlich etwa 20 Sgr. verdient; im Tagelohn 15 Sgr.

Zur Ueberschreitung des Kostenanschlages hat aber namentlich beigetra-

gen, daß nur die I. Sektion im Allgemeinen ein ziemlich günstiges Terrain zur Anlegung des Planums dargeboten hat, indem in der II. und III. Sektion, oder ¾ der ganzen Bahn, die physische Lage und Bodenbeschaffenheit nicht ungünstiger sein konnte als sie wirklich gewesen, denn von Erkrath an wechseln mit bedeutenden Ausnahmen die hohen Dämme und tiefen Einschnitte ab.

In den tiefen Einschnitten fanden sich Steine und Felsarten, welche mit Pulver und größtentheils unter Wasser gesprengt werden mußten, während sich anfangs ein Bearbeiten mit der Hacke voraussetzen ließ.

Bei der ungünstigen Bodenart, welche die Dämme und Einschnitte überhaupt gefunden, bei ihrer Tiefe und Höhe mußten die Dossirungen flacher angelegt und an vielen Stellen künstlich befestigt werden. Erdmassen aus den Einschnitten, zur Schüttung entfernterer Dämme bestimmt, mußten zur Seite aufgesetzt und andere Erde von der Seite zu den Dämmen verwendet werden, da wegen dringlicher Beschleunigung des Baues die Fertigstellung der dazwischen liegenden Bahnstrecken nicht abgewartet werden konnte, um die Einschnitterde an ihren ursprünglichen Bestimmungsort zu bringen. Dabei mußte gleichzeitig eine Menge Erdwagen für provisorische Bahnen angeschafft werden, während bei längerer Bauzeit dieselben Wagen nach und nach zur wiederholten Anwendung gekommen wären.

Was aber nachtheiliger als alles Angeführte auf die Bauarbeiten und deren Vertheuerung gewirkt hat, dies ist die während der ganzen Bauperiode geherrschte ungünstige nasse Witterung, welche mehrmals mit anhaltenden heftigen Regengüssen und Frostabgängen begleitet gewesen, deren nachtheiliger Einfluß um so wirksamer war, als der quellgrundige Boden ganz dazu geeignet ist, denselben zu vergrößern. Was des Tages geschaffen war, schwand öfters theilweise bei gewissen Arbeiten des Nachts wieder und mußte des folgenden Tages erneuert werden. Ueberhaupt konnten die Arbeiten nicht überall gleichmäßig gefördert werden, und die Arbeiter mußten häufig zusammengedrängt und dann wieder anderweit vertheilt und dislozirt werden, indeß fortwährend an der baldmöglichsten Beendigung und Nutzbarmachung der Bahn aus allen Kräften hingearbeitet werden mußte, was der Verwaltungsrath für so dringend erkannte, daß derselbe für die Baubeamten eine namhafte Prämie auf die Beendigung der Bahn in einer bestimmten Frist setzte.

Bei den hier aufgezählten und vielen sonstigen Ursachen, wozu unter andern, namentlich in Bezug auf die Maurerarbeiten, der Umstand gehört, daß die eröffneten Steinbrüche nicht immer günstige Erfolge gehabt haben und die brauchbaren Steine nur in größerer Tiefe und Entfernung gefunden wurden, konnte es nicht ausbleiben, daß die Kosten des Baues sich bedeutend vermehren mußten.

### d. Steigungs-Verhältnisse.

Der Bahnhof in der Steinbeck bei Elberfeld liegt 505 Fuß, der Sonnborner Viadukt 485, der Bahnhof bei Vohwinkel 543, der höchste Punkt zwischen Vohwinkel und Kruitscheid 545, die Station Hochdahl 430, Erk-

rath 170 und der Düsseldorfer Bahnhof 118 Fuß über dem Spiegel der Nordsee; der Nullpunkt des Rheinpegels liegt 84 Fuß 10 Zoll höher als die Nordsee.

Die Pferdebahn vom Sicherheitshafen bis zum dazu gehörigen Bahnhofe hat eine Länge von 360 Ruthen bei einer Steigung von 1 : 720.

Vom Hauptbahnhofe vor Düsseldorf bis Erkrath auf 2200 Ruthen Länge steigt die Bahn durchschnittlich $\frac{1}{310}$; von Erkrath bis Hochdahl auf 650 Ruthen Länge $\frac{1}{30}$; von Hochdahl bis Vohwinkel steigt sie auf 2404 Ruthen Länge $\frac{1}{230}$ und fällt auf 92 Ruthen 1 : 414; sie fällt dann auf 630 Ruthen Länge bis zum Wupper-Viadukte herab $\frac{1}{130}$, und steigt wieder $\frac{1}{299}$ auf 521 Ruthen Länge bis zum Elberfelder Bahnhofe. —

Die horizontalen Strecken auf den Bahnhöfen u. s. w. betragen im Ganzen 574 Ruthen.

### e. Krümmungs-Verhältnisse.

Die Biegungen sind, mit Ausnahme einer bei Elberfeld, sehr günstig, wie nachfolgende Uebersicht der zur Ausführung bestimmt gewesenen Kurven zeigt. Bei der Ausführung sollen jedoch einige derselben kleinere Radien erhalten haben.

| Gerade Linie in Ruthen. | | Zugehöriger Bogen in Ruthen. | | Radius in Ruthen. |
|---|---|---|---|---|
| 2956; | dann | 120 | mit | 750. |
| 209; | „ | 160 | „ | 750. |
| 22; | „ | 190 | „ | 500. |
| 143; | „ | 240 | „ | 400. |
| 236; | „ | 130 | „ | 500. |
| 15; | „ | 140 | „ | 500. |
| 158; | „ | 340 | „ | 500. |
| 41; | „ | 220 | „ | 750. |
| 442; | „ | 64 | „ | 300. |
| | | 273 | „ | 300. |
| 1; | „ | 163 | „ | 300. |
| 34; | „ | 133 | „ | 250. |
| | | 173 | „ | 150. |
| 77; | „ | 32 | „ | 400. |
| 93; | „ | 149 | „ | 200. |
| 77; | | | | |

Hiernach beträgt die Länge der geraden Strecken 4504 Ruthen, und die der Kurven zusammen 2527 Ruthen, oder 36 Prozent der ganzen Bahnlänge.

### f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.

Die Bahn ist einspurig; die Spurweite beträgt 4 Fuß 8½ Zoll englisch oder 4 Fuß 6½ Zoll preußisch; das Planum zur Eisenbahn hat eine Breite von 12 Fuß, und in den Ausweichungen und wo zwei Spuren neben einander liegen, 21 Fuß. Zur vollständigen Entwässerung, auch zum Schutze der Bahn, sind zur Seite Gräben angelegt: im tiefliegenden, lockeren und wasser-

reichen Terrain von 2 Fuß Sohlenbreite, 2 Fuß Tiefe und 7 Fuß oberer Breite, auf Höhenpunkten, wo ein starker Wasserabfluß von der Seite nicht erwartet werden konnte, von 1 Fuß Sohlenbreite, 2 Fuß Tiefe und 6 Fuß oberer Breite, und endlich in den festen Felsenpartheien zur Ersparung der Kosten, und weil die Dossirungen hier nicht nachfallen, von 1 Fuß Sohlenbreite, 2 Fuß Tiefe und 5 Fuß oberer Breite. Die Dossirungen der Aufdämmungen und Einschnitte zur Ausgleichung der Unebenheiten des Terrains sind in der Regel 1½füßig und durch Besaamung, Weidenpflanzungen u. s. w. befestigt. Einschnitte in felsigem Boden erhielten zur Kostenersparung, nach Verhältniß der Standfestigkeit des letzteren, steilere, gewöhnlich 1- und 1¼füßige Dossirungen. Alle Aufdämmungen wurden aufs sorgfältigste gestampft; der Transport der Erde geschah auf Hand- und Pferdekarren, und wo große Massen zu befördern waren, bediente man sich provisorischer Eisenbahnen nur dann, wenn man die Schienen gebrauchen konnte, welche später zur Konstruktion der Bahn verwendet wurden.

An einigen Stellen im Wupper- und im Düsselthale ist der Fuß des Eisenbahn-Dammes den Ueberschwemmungen ausgesetzt, weshalb er hier durch eine angemessene Deckung mittelst Pflanzung und Steinpflaster vor Beschädigungen geschützt wurde.

Zur Sicherung eines ungehinderten Abflusses der in dem Bereiche des Eisenbahn-Gebiets fließenden Gewässer, ferner zur Herstellung der Landkommunikationen, welche durch die Eisenbahn unterbrochen werden, war der Bau von 73 Brücken, Brückthoren und Kanälen erforderlich, welche mehrentheils von Ziegelsteinen, im Wupperthale jedoch, wo die anstehenden Felsen bauwürdige Steine lieferten, aus Bruchsteinen erbaut wurden.

Die Konstruktion der Schienen, ihre Befestigung und Fundamentirung wurde mit Rücksicht auf Lokalität und künftige Unterhaltung nach englischer Konstruktionsmethode ausgeführt. Hiernach sind Stuhlschienen von gewalztem Eisen in Längen von 12 bis 15 Fuß und einer mittleren Schwere von 45 Pfund pro laufende 3 Fuß (Yard) angewendet, welche man mit eisernen, auf der *innern* Seite eingetriebenen Keilen in gußeisernen Stühlen befestigt hat, die auf 3 Fuß von einander entfernten Querschwellen ruhen.

Die Stühle an den Vereinigungspunkten der Schienen sind 15½ Pfund, da, wo sie nur als Unterstützungspunkte dienen, 14½ Pfund schwer.

Unter den Verbindungsstühlen zweier Schienen und den beiden angrenzenden Stühlen liegen die 8 Fuß langen eichenen Querschwellen in der Längenrichtung, wobei also, gegen das gewöhnliche System, auf je fünf Schwellen eine erspart ist. Aber diese in der Bahnrichtung liegenden Schwellen leisten dem starken Seitenschub in den Kurven nicht Widerstand genug und bedürfen daher einer häufigen und kostspieligen Berichtigung ihrer Lage. Dann sind die Schienen auch schlecht gelegt, die Form derselben sowie der Stühle ist unzweckmäßig, die zu dünnen Keile rütteln sich los, so daß die Abweichungen von der richtigen Lage schon sehr bedeutend sind. Namentlich sollen in den Kurven die Schienen sich zollweit auseinandergeben, weil man versäumt hat,

die Schienen nach ihrer Länge, die immer etwas differirt, zu sortiren und die längsten in die Konvexe zu legen.

Die Querschwellen sind in einer 10 Zoll bis 1 Fuß starken Schicht zerschlagener Steine oder Kies fundamentirt, aus welcher zur Ableitung der Nässe in angemessenen Entfernungen sogenannte Sickerkanäle bis in die, die Bahn begrenzenden Gräben geführt sind. —

Die Terrainschwierigkeiten sind, wie wir schon bei den Baukosten bemerkt haben, im Verhältnisse zu ihrer Länge sehr bedeutend. Besonderer Erwähnung verdient die geneigte Ebene, mittelst welcher die Ersteigung des Gebirges vom Rheinthale aus zwischen Erkrath und Hochdahl geschieht.

Die Länge dieser schiefen Ebene ist 650 rheinische Ruthen = 7800 rheinische Fuß, und ihre Steigung 1:30; sie ersteigt demnach eine Höhe von 260 Fuß. Die Schienen liegen auf dieser Strecke doppelt, und um die Ebene ganz gerade zu legen, durfte kein Uebergang im Niveau der Bahn angelegt werden.

Die kleinen Seilrollen, deren auf jeder Seite 259 Stück, von 30 zu 30 Fuß Entfernung, angebracht sind, haben 1 Fuß Durchmesser, $\frac{7}{8}$ Zoll starke Zapfen und wiegen 40 Pfund. Am oberen Ende der schiefen Ebene stehen 2 Rollen von 3 Fuß Durchmesser mit $1\frac{1}{2}$zölligen Zapfen und von 320 Pfund Gewicht, und auf der horizontalen Strecke bis zur Maschine ebenfalls zwischen jedem Geleise 9 Rollen der ersteren Art.

In einer Entfernung von 25 Ruthen vom Ende der schiefen Ebene, wo das Maschinengebäude liegt, befinden sich in der Mitte eines jeden Geleises 2 Rollen von 6 Fuß Durchmesser in der Erde, deren Umdrehungsebenen in der Richtung des Seiles und deren obere Stirnfläche in der Höhe des Bahnplanums, jedoch verdeckt, liegen. Senkrecht auf die Umdrehungsebene dieser Rollen liegt unter denselben im unteren Gewölbe die große vertikale Reibungsrolle, deren Durchmesser von 11 Fuß gerade der Entfernung der beiden oberen Rollen von einander entspricht, so daß das Seil, welches über die eine der 6füßigen Rollen unter die Erde geleitet wird, von der Stirn der großen Rolle aufgenommen und nach einigen Umdrehungen um dieselbe auf der entgegengesetzten Seite über die andere kleinere Rolle wieder zu Tage geführt wird. Jede der 6füßigen Rollen hat $2\frac{1}{2}$ Zoll Zapfenstärke und 1344 Pfund Gewicht; die große 11füßige dagegen hat $3\frac{1}{2}$ Zoll Zapfenstärke und 3537 Pfd. Gewicht.

Die beiden stehenden Maschinen, von denen jede 40 Pferdekraft hat, sind von der guten Hoffnungs-Hütte und kosten zusammen 18000 Thlr., die Seilleitungsrollen 4900 Thlr., das erste Seil, ohne Reserveseil, 1600 Thlr., die Gebäude mit Schornstein und Brunnen 6200 Thlr.

Bei den im Jahre 1841 angestellten Versuchen zog die Stephenson'sche Lokomotive ohne Hülfe des Seils außer dem Tender noch zwei Wagen, von zusammen 156 Zentner in $7\frac{1}{2}$ Minuten hinauf; darauf zwei Wagen von zusammen 170 Zentner in 12 Minuten; drei Wagen von 210 Zentner brachte sie jedoch nur bis zu $\frac{2}{3}$ der Höhe in 12 Minuten und blieb dann stehen.

Durch die Ersteigung der großen Höhe in dieser geneigten Ebene wurde

die gegen 300 Ruthen lange 51 Fuß hohe Dammschüttung bei Stahlenhaus nothwendig, und diese hat den fast eben so langen und 50 Fuß tiefen Einschnitt in Schiefer bei Frinsberg herbeigeführt, um Anschüttungsmaterial zu gewinnen, welches im Mittel über 300 Ruthen weit transportirt werden mußte. Beide Anlagen haben über 150000 Thlr. mehr als eine gewöhnliche Bahnstrecke von gleicher Länge gekostet; es unterliegt daher keinem Zweifel, daß, wenn die Seilebene hätte beseitigt werden können, gewiß über 300000 Thlr. erspart worden wären.

Außer diesem eben angeführten Damme und Einschnitte mußte zwischen Vohwinkel und Sonnborn ein 60 Fuß hoher Damm, an der Station Haan ein 50 Fuß und bei Vohwinkel ein 30 Fuß tiefer Einschnitt in Schiefer gemacht werden.

Von den ausgeführten Bauten sind bemerkenswerth:

1) Der Viadukt über das Wupperthal bei Sonnborn zur Durchführung des Wupperflusses und der Kölner Chaussee. Diese Brücke hat 6 Bogen; bei einer Höhe von 68 Fuß über dem Flußbette und unter einem Winkel von 45 Grad gegen den Strom beträgt die Länge derselben in den Brüstungen 371½ Fuß, die äußere Breite 17 Fuß; die Bogen haben 45 Fuß lichte Spannung und 3 Fuß Stärke; die Pfeiler sind 8 Fuß stark. Auf einer Seite lehnt sich die Brücke gegen den felsigen Thalrand und läuft auf der andern Seite in den Damm aus, welcher zur Führung der Bahn durch einen Theil des Thales geschüttet ist. Sämmtliches Mauerwerk, mit Ausschluß der Geländermauern, welche aus Ziegeln erbaut werden, besteht aus gehauenen Bruchsteinen.

   Die schiefe Lage der Brücke gegen den Stromstrich hat eine ganz eigenthümliche Konstruktion veranlaßt, welche freilich nur bei einer so schmalen Brücke von 17 Fuß ganzer Breite zwischen den Außenflächen möglich ist. Um nämlich die schiefen Gewölbe zu vermeiden, ist die Basis eines jeden Wasserpfeilers bis zur Höhe der größten Fluth kreisrund mit 21 Fuß Durchmesser konstruirt, so daß nach allen Seiten der Fluth eine runde Fläche entgegengestellt wird. Auf diesem cylindrischen Unterbau erheben sich die Brückenpfeiler mit einem quadratischen Kern von 8 Fuß Länge und 8 Fuß Breite. Nach der Richtung der Brücke und nach deren Breite, also nach vier Seiten, treten Verstärkungen, gleichsam Strebepfeiler, von gleicher Breite mit dem Kern hervor, welche unten 4½ Fuß vorspringen, nach oben sich jedoch bis auf 2½ Fuß verjüngen, und bilden also auf kreisrundem Unterbau ein sogenanntes griechisches Kreuz. Ueber jedem Pfeiler sind für das Bahnpersonal auf einer Seite Sicherheitsplätze gebildet, welche auf Tragsteinen schwalbennestartig heraustreten. Dieser Viadukt ist ganz von Quadern erbaut und kostete 90000 Thlr.

2) Drei Brücken über die Bahn von 30 Fuß Weite;

3) drei Brücken von 20—30 Fuß Weite über die Düssel;

4) zwölf Brückthore von 10—18 Fuß Weite, zur Durchführung von Kommunalwegen;

5) eine Brücke über die Wupper, zur Verbindung des Bahnhofes bei Elberfeld mit der Stadt, sowie eine Kettenbrücke für Fußgänger über einen 40 Fuß tiefen Einschnitt der Bahn.

g. Betriebs-Maschinen und Einrichtungen.

Die Anzahl der Lokomotive ist 8, nämlich:

1) zwei Belgische von Cockerill erbaute „Wupper" und „Rhein" mit 11zölligem Cylinder und 5füßigen Triebrädern;
2) eine Aachener von Dobs und Pönsgen „Düssel" mit 13zölligem Cylinder und 4½füßigen Triebrädern;
3) zwei Englische von Stephenson „Neander" und „Johann Wilhelm" mit 13zölligem Cylinder und 4½füßigen gekuppelten Triebrädern;
4) zwei Englische von Stephenson „Vulkan" und „Achill" mit 14zölligem Cylinder und 4½füßigen gekuppelten Triebrädern;
5) eine Sterkrader von Jakobi, Haniel und Huyssen nach amerikanischem System erbaute „Mars" mit 12½zölligem Cylinder und 4½füßigen Triebrädern.

Der Vulkan und der Achill sind die stärksten und zweckmäßigsten Maschinen für die Bahn, sie halten sich sehr gut und bedürfen des wenigsten Feuerungsmaterials. Der Grund liegt darin, daß die Feuerröhren 3½ Fuß länger als gewöhnlich sind und daher eine größere Heizfläche haben, außerdem aber noch mehrere vortheilhafte Einrichtungen zur Ersparung von Brennmaterial vorhanden sind. Die neue Lokomotive Mars besitzt im Verhältniß zu den ältern Lokomotiven eine bedeutende Zugkraft. Dieselbe hat nicht nur 3 beladene Wagen zu 361 Ztr. Gewicht ohne Hülfe anderer Kräfte die geneigte Ebene in 9 Minuten hinauf befördert, sondern auch einen andern Zug von zwölf mit Kalksteinen beladenen Wagen zu 1650 Ztr. Gewicht auf der steilen Bahnstrecke zwischen dem Viadukt über die Wupper und Vohwinkel in 5 Minuten hinaufgeschafft.

Da die im Jahre 1842 angestellten Versuche, die Expansion variable an den vorhandenen Lokomotiven anzubringen, sehr günstige Resultate ergaben, so wurden im Laufe des Jahres 1843 fast sämmtliche Maschinen damit versehen.

Die Wagenburg besteht aus:

| | |
|---|---|
| 4 | Personenwagen I. Klasse, |
| 8 | „ „ II. „ |
| 27 | bedeckten Personenwagen III. Klasse, |
| 4 | unbedeckten „ „ III. „ |
| 1 | gemischten „ „ III. und IV. Klasse, |
| 2 | Bagagewagen, |
| 2 | Equipagewagen, |
| 1 | Gemüsewagen, |
| 2 | Viehwagen, |
| 42 | Güterwagen, |

zusammen 94 verschiedene Wagen, welche für das bisherige Bedürfniß aus-

reichten; der Bestand von 42 Güterwagen wird jedoch nicht genügen, so daß auf fernere Vermehrung wird Bedacht genommen werden müssen.

Am Anfang des Jahres 1843 bestand der Fuhrpark für das Ab- und Zufahren der Güter in den Städten Düsseldorf und Elberfeld aus 8 Pferden und 11 Wagen; im Laufe des Jahres stieg derselbe bis auf 16 Pferde und 17 Wagen, von denen die Pferde am Schlusse des Jahres bis auf 15 Stück wiederum vermindert waren. Die neuen Rollwagen sind von Meinhard in Barmen gebaut und entsprechen vollkommen ihrem Zweck.

Die Dampfmaschine bei Hochdahl war vom 28. Mai bis inkl. 21. September 1841 im Betriebe. Seit dieser Zeit trat bei der Beförderung auf der geneigten Ebene die bisher ganz neue Einrichtung ins Leben, nach welcher die von Elberfeld kommenden Wagenzüge den von Düsseldorf abgehenden hier begegnen und sie mittelst eines Seiles hinaufziehen, welches über die an der schiefen Ebene aufgestellten Rollen geleitet wird, so daß auf diese Weise nicht allein an Konsumtion und Bedienung der stehenden Maschine erspart wird, sondern sich auch an den Bremsen und Rädern der Tender und Wagen ein weit geringerer Verschleiß zeigt. Das Signal von der Ankunft des einen oder des andern Zuges geschieht durch Röhren, welche unter der Erde fortlaufen und an deren Enden Signalpfeifen angebracht sind, welche durch Luftdruck mittelst hydraulischer Pressen in Thätigkeit gesetzt werden. —

Der Betrieb nach dieser Methode gewährte nach der vorhergegangenen sehr sorgfältigen Einübung der betreffenden Mannschaften vollkommene Sicherheit und erwünschte Pünktlichkeit, so daß diese Befahrung der geneigten Ebene fortwährend in Anwendung gebracht worden und sich auf das Vortheilhafteste bewährt hat.

Während der Zeit vom 1. Dezember 1841 bis ultimo November 1842 war die stehende Maschine zu Hochdahl nur während der sehr frequenten Pfingsttage in Thätigkeit gesetzt worden; gerade an einem solchen Tage (16. Mai 1842) geschah es, daß das zur Förderung der Züge dienende Tau nach ungefähr einjährigem Gebrauche bei einem Zuge von 16 Wagen an den Wenderollen der stehenden Maschine zerriß. Dasselbe hatte ungefähr 2100 Thlr. gekostet, war in England gefertigt, sehr gut gesponnen und bestand aus russischem Hanf. Am 11. Juni sprang dasselbe zum zweiten Mal, und später ist es noch mehrmals gerissen, nachdem es durch Frevlers Hand in der Nacht vom 17—18. Juni an mehreren Stellen eingehauen war.

Am 15. August 1842 wurde ein neues, in der Fabrik von Guillaume und Felten zu Köln aus Straßburger Kern-Schleißhanf gefertigtes Tau gelegt, welches 120 Zentner 34 Pfund wog und fast 3000 Thlr. kostete. Es entsprach den von dessen Dauerhaftigkeit gehegten Erwartungen durchaus nicht, daher die Direktion sich veranlaßt fand, für den ferneren Gebrauch ein Drahtseil bei Johann Heymann in Bonn in Bestellung zu geben. Das Hanfseil wurde am 12. Juni 1843 abgenommen, und von dieser Zeit an ist (mit Ausnahme einer Unterbrechung von 21 Tagen in den Monaten Juli und August) das Drahtseil bereits in Benutzung gewesen. Dasselbe bewährt sich bis jetzt,

Juli 1844, vortrefflich, kostet weniger als das Hanfseil und verspricht eine weit längere Dauer.

Das Hanfseil ist in einem hölzernen Sarge vorläufig aufbewahrt worden, um nöthigenfalls noch als Reserveseil benutzt zu werden.

Die stehende Maschine ist unter den jetzigen Verhältnissen meistens entbehrlich geworden, wenngleich dieselbe bei Glatteis, ungewöhnlicher Frequenz u. s. w. immer noch von Nutzen sein kann. Da jedoch die in Hochdahl stationirte Reservemaschine nicht allein in jeder Richtung einem Wagenzuge zu Hülfe eilen, sondern auch für den Transport des aus den Kalksteinbrüchen zu fördernden Materials, sowie zur Beförderung von Extrazügen ausreichen wird, so beabsichtigt die Direktion durch Verpachtung der stehenden Maschine das darauf verwendete Kapital einigermaßen zinsbar zu machen; bis jetzt ist jedoch ein öffentliches Ausgebot zur Verpachtung ohne Erfolg geblieben.

Sehr vortheilhaft könnte die Dampfmaschine zur Bereitung eines guten Carboleïn zum Verbrauch in Dampfschiffen, auf der Bahn selbst und im Rheinthale benutzt werden, da die in der Nähe von Erkrath befindlichen Torfgründe, der nicht weit entfernte fette Thon längs der Eisenbahn, und endlich die Beschaffung wohlfeiler Steinkohlen bis Erkrath durch die Bahn vom Rheine oder von Langenberg aus, besonders wenn die Kohlenbahn von Vohwinkel bis zum mittlern Ruhrthale vollendet ist, die Möglichkeit hierzu darbieten. Eine gute Dampfpresse zum Bereiten der Carboleïnziegel ließe sich für 1500 bis 2000 Thlr. mit der stehenden Dampfmaschine in Verbindung bringen, und dies jetzt unbrauchbare Instrument würde eine Quelle neuen Einkommens für die Aktionäre sein.

Man bereitet diese Art Carboleïnziegel für die Kriegsdampfschiffe in England, in Rußland und zur gewöhnlichen Feuerung in den Kohlenrevieren Oberschlesiens, wo die 100 Stück Carboleïnziegel, aus Kohlengrieß, Torf und Thon fabrizirt, zu 1⅓ Thlr. verkauft werden.

Wo Braunkohlentorf vorhanden ist oder feine Braunkohle, läßt sich mit Dampfpressen ein köstliches Brennmaterial aus Braunkohle, Thon und Steinkohlengrieß bereiten. Auch die kleinen Abfälle von Coaks in den Eisenbahnhöfen lassen sich auf diese Weise nutzbar machen.

Was die Coaksgewinnung betrifft, so lieferten die auf der Zeche Sälzer und Neuack erbauten beiden ältern Coaksöfen früher bei 24stündigem Ausziehen der Coaks aus einem Scheffel Kohlen etwa 80 Pfund Coaks von geringer Güte, und es mußten zur Deckung des Bedarfs bedeutende Quantitäten Coaks anderweit beschafft werden. Seitdem jedoch an die beiden vorhandenen Oefen noch zwei andere angebaut sind, läßt sich die Coaksbrennerei in einem regelmäßigeren Betriebe erhalten. Die Coaks werden jetzt nur alle 48 Stunden ausgezogen, wodurch die schwefligen Gase in dem Grade mehr entfernt werden, daß sich jetzt aus einem Scheffel Kohlen nur 74½ Pfund Coaks ergeben, die ihrem Volumen nach an Heizkraft nichts verloren haben und namentlich die dem Feuer ausgesetzten Theile der Lokomotive minder angreifen.

Im Laufe des Jahres 1842 bis inkl. 10. Dezember wurden in diesen Oefen aus 40662 Scheffel Kohlen 3,031774 Pfund Coaks erzeugt, deren

Selbstkosten bis auf die Bahnhöfe Düsseldorf und Elberfeld $12\frac{2}{3}$ Sgr. pro 100 Pfund betrugen. — Im Jahre 1843 verminderten sich diese Kosten durch gesteigerte Oekonomie bei der Bereitung bis auf $11\frac{1}{12}$ Sgr. pro 100 Pfund oder $12\frac{1}{6}$ Sgr. pro Zentner (110 Pfund) und wurden aus 40230 Scheffel Kohlen 3,159420 Pfund Coaks gewonnen. Der Bedarf an Coaks wurde lediglich in den auf der Zeche Sälzer und Neuack erbauten vier Coaksöfen erzeugt; nur während zweier Monate war es erforderlich, einen fünften Ofen zu miethen.

Das Bahnpolizei-Reglement für die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn ist vom 29. Juni 1841 und enthält ausführliche Bestimmungen wegen Benutzung der geneigten Ebene und der stehenden Maschinen.

Gesetzlich ist jede Eisenbahn verpflichtet, die Briefe, Gelder und alle andere dem Postzwang unterworfene Güter (worunter nach dem Gesetz alle Packete bis zu 50 Pfund gehören), sowie die zum Transport der der Post anvertrauten Güter nöthigen Wagen unentgeltlich zu transportiren. In Folge einer Immediat-Vorstellung an des Königs Majestät ist jedoch nachgegeben worden, daß vom 1. Januar 1843 die postzwangspflichtigen Packete von 2 bis 50 Pfund für die Bahn berechnet werden. Spirituosen sind schon früher von dem Postzwang gänzlich befreit.

### b. Die Betriebseinnahmen und Betriebskosten.

Die hierüber zuerst veröffentlichten Notizen umfaßten den Zeitraum vom 1. September 1841 bis zum 1. September 1842 oder das erste Betriebsjahr. Die Schwierigkeiten, welche damit verbunden sind, im Laufe eines Betriebsjahres dessen Resultate darstellen zu wollen, wurden durch die Beschlüsse der General-Versammlung vom 14. Oktober und 30. Dezember 1843 beseitigt, indem Ausweise derselben erst nach vollständigem Abschluß des mit dem Kalenderjahr in Uebereinstimmung gebrachten Betriebsjahres ertheilt werden sollen. —

Wir lassen daher zuerst die Resultate des ersten Betriebsjahres folgen, geben alsdann die der Jahre 1842 und 1843, um daran eine unmittelbare Vergleichung der letztern zu knüpfen.

Die Einnahme aus dem Personen- und Gütertransport betrug für den Zeitraum vom 1. September 1841 bis 1. September 1842

| | | | |
|---|---|---|---|
| | 116194 Thlr. | 26 Sgr. | 2 Pf. |
| wozu an außerordentlichen Einnahmen noch die Summe von . . . . . . . . . . . . | 1606 „ | 25 „ | 5 „ |
| kam, so daß sich die Gesammt-Bruttoeinnahme auf | 117801 Thlr. | 21 Sgr. | 7 Pf. |
| belief. Hiervon kamen durchschnittlich | | | |
| a. auf jeden Monat . . . . . . . . . | 9816 Thlr. | 24 Sgr. | 3,58 Pf. |
| b. auf jeden Tag . . . . . . . . . . . | 322 „ | 22 „ | 4 „ |
| c. auf jede Fahrt . . . . . . . . . . . | 35 „ | 17 „ | 4 „ |
| d. auf jede zurückgelegte Meile . . . . | 10 „ | 3 „ | 3 „ |
| e. auf jede Person . . . . . . . . . . | — „ | 8 „ | 10,2 „ |
| f. auf jeden Zentner . . . . . . . . . | — „ | 18 „ | 6 „ |

(ausschließlich der für die Bahn transportirten Materialien). Berücksichtigt man hierbei, daß Personen und Güter durch dieselben Züge befördert worden sind, und reduzirt nach Maaßgabe der Einnahme die Personen auf Zentner und umgekehrt, so vermehrt sich die Personenzahl um 65437 und die Zentnerzahl um 1,254103. Unter Hinzurechnung dieser Zahl würde sich von der Brutto-Einnahme auf jede Person ergeben der Betrag von 7 Sgr. 7,4 Pf. und auf jeden Zentner 2 Sgr. 5,3 Pf.

Dagegen belief sich die Gesammtausgabe für die Unterhaltung und den Betrieb der Bahn in dem Zeitraum vom 1. September 1841 bis 1. September 1842 einschließlich der aus dem Betriebsfonds für die Prioritäts-Aktien gezahlten Zinsen auf 117716 Thlr. 17 Sgr. 4 Pf., oder nach Abzug jener Zinsen auf 88407 Thlr. 22 Sgr. 8 Pf.

Von der Gesammtsumme zu 117716 Thlr. 17 Sgr. 6 Pf. kommen:

| | | |
|---|---|---|
| auf die gezahlten Zinsen . . . . . . . . . . . | 24,89 | Prozent, |
| auf Unterhaltung der Bahn und Gebäude . . . | 13,08 | „ |
| auf die eigentlichen Betriebskosten . . . . . . . | 59,23 | „ |
| auf die allgemeinen Verwaltungskosten . . . . . | 2,80 | „ |

Nach Abzug der gezahlten Zinsen ergiebt sich eine durchschnittliche Ausgabe:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| a. auf jeden Monat . . . . . . | 7367 Thlr. | 9 Sgr. | 4,6 Pf. |
| b. auf jeden Tag . . . . . . . . | 242 „ | 6 „ | 4 „ |
| c. auf jede Fahrt . . . . . . . . | 26 „ | 21 „ | — „ |
| d. auf jede wirklich zurückgelegte Meile | 7 „ | 17 „ | 7 „ |
| e. auf jede Person . . . . . . . | — „ | 6 „ | 7 „ |
| f. auf jeden Zentner . . . . . . . | — „ | 13 „ | 10,6 „ |

oder auf jede Person mit Einschluß der Güter 5 Sgr. 8,7 Pf. und auf jeden beförderten Zentner mit Einschluß der Personen 1 Sgr. 10 Pf. Nach Prozentsätzen der Einnahme dargestellt, belief sich die Ausgabe auf 75,05 Prozent; zieht man aber die Auslagen für Unterhaltung der Bahn (welche nach billiger Annahme *in den ersten Jahren*, besonders bei einer Gebirgsbahn, welche mit unsäglichen Terrainschwierigkeiten zu kämpfen hat, als noch zum Bau gehörig, wohl abgesetzt werden dürfen) ab, so stellt sich dieselbe auf 62,30 Prozent.

Zur näheren Erläuterung der Ausgabe mögen nachstehende Bemerkungen über die Hauptpositionen nicht ungeeignet sein.

Die *Kosten der allgemeinen Verwaltung* betrugen nur 3060 Thlr. 20 Sgr.; wogegen für Besoldung und Kleidung des Betriebspersonals 34463 Thaler 26 Sgr. 3 Pf. verausgabt worden sind.

Für die *Instandhaltung des Bahnkörpers* sind an Arbeitslohn und Material nicht weniger als 13833 Thlr. 2 Sgr. 9 Pf. in Rechnung gestellt, wobei indessen zu erwägen ist, daß eine neue Bahn anfänglich immer einer sehr sorgfältigen Unterhaltung bedarf, und daß letztere bei einer Gebirgsbahn sehr kostspielig sein mußte, weil die vielen Höhen und Dämme sich noch nicht gehörig gesetzt hatten, vielmehr wegen deren fortdauernder Beweglichkeit ein stetes Nachrichten des Schienenweges und ein immerwährendes Nachfüllen erforderlich machten. Dazu kam das anhaltend nasse Herbst- und Früh-

lingswetter, welches die Bettungen des Schienenweges dermaßen aufweichte, daß sich dessen Lage oft nach jeder Fahrt veränderte und mitunter nur durch künstliche Mittel wieder hergestellt werden konnte. Nicht minder wurden in Folge der ungünstigen Witterung die größtentheils aus schwimmendem Lehmboden bestehenden Böschungen oft stark beschädigt; und solche Beschädigungen, als Einstürze ꝛc., mußten, um größere zu verhüten, unverzüglich, oft nicht ohne Opfer, hergestellt werden.

Die Kosten für Instandhaltung und Ersatz der Bahngeräthe, welche 1281 Thlr. 2 Sgr. 6 Pf. betrugen, vermindern sich dagegen mit der Abnahme der Arbeit selbst und mit Rücksicht darauf, daß die alten, zuvörderst vieler Reparaturen bedürftigen Baugeräthschaften für die Unterhaltung der Bahn benutzt worden sind.

Einen Hauptposten der Ausgabe bildete das Brennmaterial (Coaks) mit 17451 Thlr. 20 Sgr. und das Schmier- und Putzmaterial mit 3738 Thaler 8 Sgr. 5 Pf. — Im Laufe des angegebenen Zeitraumes sind nämlich 35449 Ztr. 17 Pfund Coaks und 8235½ Pfund Knochenöl angeschafft worden, so daß — vorausgesetzt, daß die Bestände im Anfange und am Schlusse desselben gleich gewesen seien — auf jede Fahrt 10 Ztr. 77 Pfd. Coaks (einschließlich der Abfälle) und 2½ Pfund Knochenöl verwendet worden wären. Wie wenig diese Annahme aber für den künftigen Verbrauch maaßgebend ist, ergiebt sich daraus, daß nach den von dem Ingenieur Vanderschmidt angestellten Versuchen zu einer einfachen Fahrt durchschnittlich nur 825 Pfund und später nur 760 Pfund verbraucht worden sind, während die Reserve-Lokomotive im Ruhestande täglich 1000 Pfund, und bei nöthiger Hülfeleistung etwa um die Hälfte mehr in Anspruch nahm. Der Grund der Verschiedenheit in dem durchschnittlichen Verbrauch liegt in der Verschiedenheit der Oekonomie der einzelnen Maschinen. Denn während durchschnittlich die beiden neuesten Stephenson'schen Maschinen (Vulkan und Achill) 645 Pfund, die Wupper oder der Rhein 715 Pfund der (von Jacobi, Haniel u. Huyssen gelieferte) Mars 755 Pfund zu einer Fahrt verbrauchten, bedurfte die Düssel 1030 Pfund und der Neander oder der Johann Wilhelm 1050 Pfund. Erst in der letzteren Zeit wurden die beiden ersten Maschinen in Gebrauch genommen. Abgesehen von dem aus dem Gebrauch dieser Maschinen sich ergebenden Einfluß auf den Verbrauch an Coaks erklärt sich die Größe dieses Verbrauchs während des ersten Betriebsjahres hauptsächlich durch die Mangelhaftigkeit der Kontrolen und der Einrichtungen, namentlich durch den Mangel eines gehörig eingerichteten Coaksschuppens. Diese Mängel hatten nothwendig eine sehr bedeutende Vermehrung der Abfälle zur Folge, welche demnächst zur Heizung der Gebäude, Wasser-Reservoirs ꝛc ꝛc. verwendet wurden. Erst nach Ablauf des ersten Betriebsjahres wurde diesen Uebelständen abgeholfen und eine besondere Notizführung über die Leistungen, namentlich den Verbrauch jeder einzelnen Lokomotive, eingeführt. Hiernach war mit Zuverlässigkeit anzunehmen, daß die Ausgabe für Brennmaterial ꝛc. sich künftig sehr vermindern würde, indem die Direktion nichts außer Acht ließ, diese Verminderung möglichst zu erhöhen; daher schon Versuche gemacht wurden, um

**die in Belgien mit dem günstigsten Erfolge bereits angewendete und für die Verhältnisse der Bahn äußerst geeignete Erfindung der Expansion variable auf die vorhandenen Lokomotive anwendbar zu machen.**

Die Kosten der Reparaturen an Lokomotiven und Wagen mit Einschluß der sonstigen in den Werkstätten ausgeführten Arbeiten beliefen sich auf 11096 Thaler 22 Sgr. 6 Pf. Die Höhe dieser Kosten motivirt sich durch die unzureichende Anzahl der erst in der letzteren Zeit auf acht Stück vermehrten Lokomotive. Der übermäßige Gebrauch der vorhandenen wenigen Maschinen machte außerordentlich viele Reparaturen nothwendig, zu deren Bestreitung selbst die Nächte zu Hülfe genommen werden mußten.

Nachdem wir nun im Vorstehenden die Resultate des ersten Betriebsjahres mitgetheilt haben, geben wir im Nachstehenden die detaillirten Einnahmen und Ausgaben in den Jahren 1842 und 1843, wobei jedoch nicht vermieden werden kann, daß nochmals hierbei die Ergebnisse der ersten Monate, bis inkl. September des Jahres 1842, mit eingeschlossen werden.

| Gegenstand. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Die Einnahmen im Jahre 1842 waren:** | | | | | | |
| I. An Bestand aus dem Rechnungsjahre 1841 . | — | — | — | 13520 | 11 | 10 |
| II. „ Resten, früher rückständig gebliebene Frachtbeträge . . . . . . . . . . . . . . . | — | — | — | 76 | 21 | 6 |
| III. An laufenden Einnahmen: | | | | | | |
| An Personengeld . . . . . . . . . . . | 98113 | 17 | 2 | | | |
| „ Ueberfracht vom Passagier-Effekten . . | 1357 | 15 | — | | | |
| „ Frachtgeld ꝛc. von dem Güter-Transport (ausschließlich Nachnahmen). Hierunter befinden sich 1084 Thlr. 3 Sgr. 4 Pf. aus der Einnahme für Dezember 1841 . . | 23751 | 13 | 5 | | | |
| „ außergewöhnlichen Einnahmen . . . . | 9279 | 1 | 2 | | | |
| „ Rückerstattungen für einige dem Baufonds zur Last fallende, früher irrthümlich bei dem Betriebsfonds verausgabte Zahlungen . . | 64 | 29 | 2 | | | |
| | | | | 132566 | 15 | 11 |
| Summa aller Einnahmen . | . | . | . | 146163 | 19 | 3 |
| **Die Ausgaben betrugen dagegen:** | | | | | | |
| Tit. 1. Besoldungen: | | | | | | |
| A. Der Direktion. . . . . . . . . . . | 1391 | 3 | 4 | | | |
| B. „ technischen Beamten . . . . . . | 1200 | — | — | | | |
| C. „ Kassenverwaltung . . . . . . . | 300 | — | — | | | |
| D. „ Polizeiverwaltung . . . . . . . | 208 | 10 | — | | | |
| E. Für die Beaufsichtigung u. Führung der Maschinen . . . . . . . | 6427 | 3 | 3 | | | |
| F. „ „ Beaufsichtigung der Wagenzüge | 3384 | 6 | 3 | | | |
| G. „ „ Beaufsichtigung der Bahnhöfe und der Wagen . . . . . . | 4297 | 8 | 6 | | | |
| Latus . | 17208 | 1 | 4 | | | |

| Gegenstand. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Transport . | 17208 | 1 | 4 | | | |
| H. Für die Beaufsichtigung der Bahn . . | 11027 | 15 | 6 | | | |
| I. „ „ Besorgung des Empfanges . . | 2456 | 16 | 6 | | | |
| K. „ das Wiegen, Auf- und Abladen der Fracht- und Passagiergüter . . . | 3685 | 19 | 6 | | | |
| L. „ außergewöhnliche Hülfeleistung . . | 1903 | 9 | 6 | 36281 | 2 | 4 |
| Tit. II. Kleidergelder . . . . . . . . . . . . . . | — | — | — | 1403 | 22 | 7 |
| „ III. Zur Anschaffung von Materialien zu d. Dampfwagenfahrten, so wie zur Unterhaltung der Lokomotive und Wagen . . . . . . . . | — | — | — | 34400 | 15 | 10 |
| „ IV. Unterhaltung der Bahn . . . . . . . . . | — | — | — | 14037 | 2 | 3 |
| „ V. Zinsen . . . . . . . . . . . . . . . | — | — | — | 53691 | 27 | 6 |
| „ VI. Für verschiedene unvorhergesehene Ausgaben . | — | — | — | 8771 | 19 | 2 |
| Summa aller Ausgaben . . . | . | . | . | 148585 | 29 | 8 |
| Die Einnahmen beliefen sich auf . | . | . | . | 146163 | 19 | 3 |
| Mithin war Mehrausgabe . | . | . | . | 2422 | 10 | 5 |

**Im Jahre 1843 ergaben sich nachstehende Einnahmen:**

| Gegenstand. | Betrag. Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|
| 1) Personengelder . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 89594 | 19 | — |
| 2) Von den Oberschirrmeistern eingezogene Personengelder . . . . | 526 | 12 | 6 |
| 3) Von den Militärkommando's eingenommene Gelder . . . . | 94 | 5 | — |
| 4) Ueberfrachtgelder für Passagiereffekten . . . . . . . . . | 2943 | 27 | — |
| 5) Frachtgelder für Gemüsetransport . . . . . . . . . . . | 2283 | 14 | — |
| 6) „ „ transportirte Hunde . . . . . . . . . . . | 99 | 5 | — |
| 7) „ u. s. w. vom Güterverkehr . . . . . . . . . | 50576 | 23 | 3 |
| 8) Extraordinäre Einnahme . . . . . . . . . . . . . . | 6936 | 3 | 5 |
| Summa der Einnahmen . | 153054 | 19 | 2 |

Die Ausgaben waren dagegen:

| Gegenstand. | Betrag im Einzelnen. Thlr. | sg. | pf. | Betrag im Ganzen. Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| I. Vorschuß aus 1842 . . . . . . . . . | — | — | — | 2422 | 10 | 5 |
| II. Laufende Ausgaben pro 1843. | | | | | | |
| A. Bahnverwaltung. | | | | | | |
| Tit. I. Besoldung und Bekleidung für die Bahnmeister, den Bahnaufseher, die Bahnwärter, die Hülfswärter, Excentrik- und Drehscheibensteller | 9808 | 27 | 4 | | | |
| Latus . | 9808 | 27 | 4 | 2422 | 10 | 5 |

Digitized by Google

| | Gegenstand. | Betrag im Einzelnen. Thlr. | sg. | pf. | Betrag im Ganzen. Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Transport . | 9808 | 27 | 4 | 2422 | 10 | 5 |
| Tit. II. | Instandhaltung der Bahn: | | | | | | |
| | 1) Für Tagelöhner zur Unterhaltung der Bahn, der Dossirungen und Gräben . | 6506 | 6 | 4 | | | |
| | 2) Für Anschaffung der Materialien zur Unterhaltung des Schienenweges . . . . | 1631 | 8 | 2 | | | |
| | 3) Für Anschaffung der Materialien zur Befestigung der Dossirungen . . . . . | 18 | 12 | 9 | | | |
| | 4) Für Instandhaltung der Drehscheiben, Ausweichungen u. Straßen-Uebergänge | 390 | 15 | 3 | | | |
| | 5) Für Unterhaltung des Taues auf der geneigten Ebene, darunter 2031 Thlr. 3 Sgr. für Anschaffung eines Drahtseiles . . . . . . . . . . . . . . | 2294 | 29 | — | | | |
| | 6) Für Unterhaltung des Signalgebläses auf der geneigten Ebene . . . . . . . | 40 | 4 | 5 | | | |
| „ III. | Instandhaltung und Ersatz der Bahngeräthe . | 573 | 2 | 8 | | | |
| „ IV. | Instandhaltung der Gebäude, Brücken, Durchlässe u. s. w . . . . . . . . . . . . . | 800 | 29 | 10 | | | |
| „ V. | Insgemein für unvorhergesehene Ausgaben . | 326 | 29 | 11 | | | |
| | Summa A. Bahnverwaltung | . | . | . | 22391 | 15 | 8 |
| | B. Transportverwaltung. | | | | | | |
| Tit. I. | Besoldung und Kleidung an die hierzu erforderlichen Beamten, so wie an Tagelöhnen für Putzen, Ab- u. Zufahren der Wagen u. s. w. . | 21573 | 10 | — | | | |
| „ II. | Kosten der Transportkräfte: | | | | | | |
| | 1) Für Brennmaterial für die Lokomotive, Holz und Coaks . . . . . . . . . | 11518 | 28 | 6 | | | |
| | 2) Für Oel (Baumöl, Rüböl, Leinöl, Knochenöl) . . . . . . . . . . . . . | 1964 | 23 | 8 | | | |
| | 3) Für sonstige Materialien, als Talg, Bleiweiß u. s. w. . . . . . . . . . . . | 1267 | 29 | 1 | | | |
| | 4) Für Fourage u. Behandlung der Pferde, nebst Unterhaltung des Geschirres in Elberfeld . . . . . . . . . . . . . . | 4401 | 21 | 4 | | | |
| | 5) Bestättergeld in Düsseldorf . . . . . | 2848 | 7 | — | | | |
| „ III. | Reparatur der Lokomotive und Wagen: | | | | | | |
| | 1) Für Arbeitslöhne . . . . . . . . . | 5077 | 10 | 6 | | | |
| | 2) Für Materialien, als: Eisen, Kupfer, Messing, Blei, Schmiedekohlen, Holz, Farbe u. s. w. . . . . . . . . . . . | 5793 | 18 | 7 | | | |
| | 3) Für Instandhaltung der stehenden Maschine zu Hochdahl . . . . . . . . | — | 19 | 6 | | | |
| „ IV. | Unterhaltung und Ersatz der Geräthe u. Werkzeuge . . . . . . . . . . . . . . . . . | 484 | 26 | 9 | | | |
| „ V. | Für Beleuchtung: | | | | | | |
| | 1) der Bahn, der Wege-Uebergänge u. s. w. | 499 | 5 | 7 | | | |
| | 2) der Lokomotive, Wagen u. s. w. . . . | 192 | 23 | — | | | |
| | Latus . | 55623 | 13 | 6 | | | |

| Gegenstand. | Betrag im Einzelnen. Thlr. | sg. | pf. | Betrag im Ganzen. Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Transport . | 55623 | 13 | 6 | | | |
| Tit. VI. Für Heizung: der Wasserreservoirs, der Passagierzimmer, der Arbeits- und Dienstlokale . . . . . | 36 | 16 | — | | | |
| „ VII. Druckkosten: Für Fahrbillets und Stempelgeräthe, und für Druck- und Insertionskosten . . . . | 708 | 2 | 7 | | | |
| „ VIII. Insgemein: An Schadenersatz für beschädigte Güter und für sonstige unvorhergesehene Ausgaben . . | 884 | 26 | 6 | | | |
| Summa B. Transportverwaltung | . | . | . | 57252 | 28 | 7 |
| C. Allgemeine Verwaltung. | | | | | | |
| Tit. I. Besoldung für den Direktor, den Ingenieur, 2 Bahnhofs-Inspektoren, Sekretair, Kontroleur, 2 Expedienten, Bureaudiener . . . . . | 4671 | 15 | — | | | |
| „ II. Steuern und Abgaben . . . . . . . . . . | 71 | 22 | — | | | |
| „ III. Gratifikationen und Amtsreisen . . . . . . | 113 | 17 | 6 | | | |
| „ IV. Bureaukosten, Schreib- u. Zeichnenmaterialien | 293 | 8 | 11 | | | |
| „ V. Zinsen von den Prioritäts-Aktien . . . . . | 39412 | — | — | | | |
| „ VI. Insgemein . . . . . . . . . . . . . . . | 656 | 8 | 8 | | | |
| Summa C. Allgemeine Verwaltung | . | . | . | 45218 | 12 | 1 |
| Summa der Betriebsausgaben | . | . | . | 127285 | 6 | 9 |
| Die Einnahmen betrugen | . | . | . | 153054 | 19 | 2 |
| Mithin blieb Bestand | . | . | . | 25769 | 12 | 5 |

also ein weit günstigeres Resultat als im Jahre 1842, wo die Ausgaben die Einnahmen um 2422 Thlr. 10 Sgr. 5 Pf. überstiegen.

### Die Betriebseinnahmen waren in den einzelnen Monaten:

| Monat. | 1842. Thlr. | sg. | pf. | 1843. Thlr. | sg. | pf. | 1844. Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Januar . . . . . . . . . . . . . . | 5220 | 10 | 3 | 5888 | 8 | 10 | 7205 | 9 | 3 |
| Februar . . . . . . . . . . . . . . | 6195 | 16 | 9 | 7221 | — | 2 | 7763 | 22 | — |
| März . . . . . . . . . . . . . . | 7476 | 3 | 4 | 9532 | 9 | 9 | 10384 | 9 | 8 |
| April . . . . . . . . . . . . . . | 8676 | 13 | 2 | 10675 | 27 | 8 | 14154 | 2 | 4 |
| Mai . . . . . . . . . . . . . . | 14354 | 15 | 11 | 13002 | 13 | 11 | 16895 | — | 9 |
| Juni . . . . . . . . . . . . . . | 10872 | 14 | 4 | 16173 | 17 | 5 | | | |
| Juli . . . . . . . . . . . . . . | 11871 | 10 | 5 | 17412 | 20 | — | | | |
| August . . . . . . . . . . . . . . | 16633 | 5 | 7 | 16467 | 12 | 3 | | | |
| September . . . . . . . . . . . . . | 14096 | 2 | 6 | 17296 | 29 | 9 | | | |
| Oktober . . . . . . . . . . . . . . | 9670 | 7 | — | 12164 | 3 | 7 | | | |
| November . . . . . . . . . . . . . | 7268 | 26 | 8 | 11169 | 17 | 9 | | | |
| Dezember . . . . . . . . . . . . . | 7689 | 2 | 5 | 11260 | 14 | 10 | | | |

Im Jahre 1842 betrug nach den zuerst gemachten Angaben die Summe sämmtlicher Einnahmen 132643 Thlr. 7 Sgr. 5 Pf., diese ergab einen Durchschnitt

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| pro Monat von . | 11053 Thlr. | 18 Sgr. | 1 Pf. |
| „ Tag von . . . | 363 „ | 12 „ | 2 „ |
| „ Fahrt *) von . | 39 „ | 8 „ | — „ |

Da nur gemischte Züge Statt gefunden haben, so läßt sich der Durchschnitt der Gesammteinnahme pro Person und Zentner nur nach Reduktion der Zentner auf Personen und umgekehrt ermitteln. Nach den ermittelten Durchschnittssätzen haben 3,22 Zentner so viel eingetragen als eine Person; daher 294497⅔ zahlungspflichtige Zentner 91332 Personen und 383018 Personen 1,233066 Zentner darstellen. Die obige Gesammt-Brutto-Einnahme ergab demnach einen Durchschnittsertrag

| | | |
|---|---|---|
| pro Person von | 8 Sgr. | 4 Pf. |
| „ Zentner „ | 2 „ | 7 „ |

Dagegen betrug die Ausgabe des Jahres 1842 nach Abzug der gezahlten Zinsen 94894 Thlr. 21 Sgr. 2 Pf.

Die am Schlusse des Jahres vorhanden gewesenen und in das Jahr 1843 übernommenen Materialienbestände hatten nach spezieller Aufnahme einen Werth von 4586 Thlr. 19 Sgr. 8 Pf.

Nimmt man an, daß die am Schlusse des Jahres 1841 vorhanden gewesenen Bestände gleich groß gewesen seien (eine Aufnahme hat nicht Statt gefunden), so ergiebt die angegebene Ausgabe von 94894 Thlr. 2 Sgr. 2 Pf. einen Durchschnitt

| | | | |
|---|---|---|---|
| pro Monat von . | 7907 Thlr. | 25 Sgr. | 2 Pf. |
| „ Tag von . . | 259 „ | 29 „ | 6 „ |
| „ Fahrt von . . | 28 „ | 2 „ | — „ |
| „ Person **) von | — „ | 6 „ | — „ |
| „ Zentner ***) „ | — „ | 1 „ | 10 „ |

Ueberhaupt belief sich für das Jahr 1842 die Ausgabe auf 71,5 Prozent der Einnahme.

Im Jahre 1843 ergab die Gesammteinnahme von 153054 Thlr. 19 Sgr. 2 Pf. durchschnittlich

| | | | |
|---|---|---|---|
| pro Monat . . | 12754 Thlr. | 16 Sgr. | 7 Pf. |
| „ Tag . . . | 419 „ | 9 „ | 10 „ |
| „ Fahrt †) . . | 45 „ | 6 „ | 10 „ |
| „ Person ††) . | — „ | 10 „ | 11 „ |
| „ Zentner †††) | — „ | 2 „ | 3,5 „ |

Dagegen betrug die Ausgabe nach Abzug der Zinsen 87873 Thlr. 6 Sgr. 9 Pf.

---

*) 3378 Fahrten.

**) Nach erfolgter Reduktion der Zentner auf Personen.

***) Nach erfolgter Reduktion der Personen auf Zentner.

†) 3382 Fahrten.

††) Nach erfolgter Reduktion der Zentner auf Personen.

†††) Nach erfolgter Reduktion der Personen auf Zentner.

Die aus dem Jahre 1843 in das Jahr 1844 übernommenen Bestände hatten einen Gesammtwerth von 7447 Thlr. 4 Sgr. 3 Pf. oder, nach Abzug des Werths von 4586 Thlr. 19 Sgr. 8 Pf. der aus dem Jahre 1843 übertragenen Bestände, . . . . . . . . . . . . . 2860 Thlr. 14 Sgr. 7 Pf.

Zieht man diese Summe und den für das im Jahre 1842 verbliebene Defizit geleisteten Vorschuß mit . . . . . . . . . . . . 2422 „ 10 „ 5 „

zusammen . 5282 Thlr. 25 Sgr. — Pf.

von der oben angegebenen Ausgabe ab, so reduzirt sich die wirkliche Ausgabe auf 82590 Thlr. 11 Sgr. 9 Pf. Diese Summe ergiebt

| | | | |
|---|---|---|---|
| pro Monat . . | 6882 Thlr. | 16 Sgr. | — Pf. |
| „ Tag . . . . | 226 „ | 8 „ | 3 „ |
| „ Fahrt . . . | 24 „ | 12 „ | 7 „ |
| „ Person *) . | — „ | 5 „ | 10,8 „ |
| „ Zentner **) . | — „ | 1 „ | 2,8 „ |

Die Ausgabe des Jahres 1843 bildete 54 Prozent der Einnahme, wovon 14,7 Prozent auf die Bahnverwaltung, 35,4 Prozent auf die Transportverwaltung und 3,9 Prozent auf die allgemeine Verwaltung kommen. Die Vergleichung der beiden Jahre 1842 und 1843 ergab bei der angenommenen Reduktion der Personen auf Zentner und umgekehrt einen Gewinn pro Person

1842 von 2 Sgr. 4 Pf.
1843 „ 5 „ 0,2 „

und pro Zentner

1842 „ — „ 8,6 „
1843 „ 1 „ 0,7 „

Die Leistungen jeder einzelnen Lokomotive, deren Verbrauch an Coaks und Oel, sowie die Reparaturkosten derselben im **Jahre 1843** ergeben sich aus nachstehender Tabelle.

*) Nach erfolgter Reduktion der Zentner auf Personen.
**) Nach erfolgter Reduktion der Personen auf Zentner.

| Name der Maschine, des Fabrikanten und Anfang der Dienstzeit. | Im Zugdienst. | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Lasten. | | | | Verbrauch | | | | |
| | | | Wagen. | | Gewicht. | | an Coaks. | | | | an |
| | Doppelfahrten à 7,03 Meilen. | Meilen. | Personenwagen | Frachtwagen. | Summarisches. Ztr. | Auf horizontale Bahn reduzirtes. Ztr. | Im Ganzen. Pfd. | pro Doppelfahrt. Pfd. | pro Meile. Pfd. | pro 1000 Ztr. und 1 Meile horizont. Bahn. Pfd. | Im Ganzen. Maß. |
| **Wupper,** seit 27. November 1838. John Cockerill in Seraing. | 39 | 274,17 | 622 | 456 | 110700 | 205542 | 51500 | 1320 | 188 | 75 | 78 |
| **Rhein,** seit 27. November 1838. John Cockerill in Seraing. | 3½ | 24,605 | 44 | 28 | 7320 | 13269 | 6940 | 1983 | 282 | 103 | 6 |
| **Düssel,** seit 16. Februar 1841. Dobbs u. Poensgen in Aachen. | 48 | 337,44 | 634 | 394 | 104340 | 182727 | 85390 | 1779 | 253 | 148 | 94 |
| **Neander,** seit 27. März 1841. Stephenson in Newcastle. | 178 | 1251,34 | 2930 | 2127 | 518940 | 938867 | 327890 | 1842 | 262 | 112 | 356½ |
| **Johann Wilhelm,** seit 27. März 1841. Stephenson in Newcastle. | 372½ | 2618,675 | 5908 | 4339 | 1,052400 | 1,905039 | 529521 | 1422 | 202 | 87 | 744 |
| **Vulkan,** seit 11. Juli 1842. Stephenson in Newcastle. | 544 | 3824,32 | 8504 | 5942 | 1,478400 | 2,694545 | 727290 | 1337 | 190 | 84 | 1092 |
| **Achill,** seit 22. August 1842. Stephenson in Newcastle. | 369½ | 2597,585 | 5849 | 3940 | 999210 | 1,827294 | 475520 | 1287 | 183 | 80½ | 740 |
| **Mars,** seit 19. Oktober 1842. Jakobi, Haniel u. Huyssen in Sterkrade. | 154½ | 1086,135 | 2447 | 1809 | 437310 | 796942 | 232525 | 1505 | 214 | 94 | 314½ |

Anmerkung. Bei Berechnung des Gewichts ist durchschnittlich jeder Personenwagen zu 90 und jeder
Bei Reduktion auf 1000 Ztr. und 1 Meile sind diejenigen Wagen, welche nicht die ganze Bahnstrecke
Die zugführenden Maschinen sind zum Transport der Ziegelsteine von den zwischen der Kölner
Die Reservemaschinen haben zum Transport der Kalksteine und der Erdwagen zwischen den Stationen
Außer den oben angegebenen Reparaturkosten sind aus dem Bau- und Reservefonds bezahlt worden

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1) für Wupper . . . | 1352 Thlr. | 14 Sgr. | 3 Pf. | | 3) für Düssel . . . . . | 1404 Thlr. | 8 Sgr. | 1 Pf. |
| 2) „ Rhein . . . . | 513 „ | 4 „ | 3 „ | | 4) „ Neander . . . . | 383 „ | 9 „ | 4 „ |

| | | Im Reservedienst. | | | | | Bei Probe- u. außerord. Fahrten. | | | Die Reparatur für den gesammten Dienst hat erfordert: | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Verbrauch | | | | | Verbrauch | | | Kosten; und zwar: | | | | | | | | | | | | | |
| …el. | | | an Coaks. | | an Oel. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| … | pro Meile. | Diensttage. | Im Ganzen. | pro Tag. | Im Ganzen. | pro Tag. | Fahrten. | an Coaks | an Oel. | Tage. | Arbeitslohn der Handwerker. | | | Kosten des Materials. | | | Kosten der außerhalb gelieferten Gegenstände. | | | Summa der Kosten. | | | | |
| …ß. | Maß. | | Pfd | Pfd. | Maß | Maß. | | Pfd. | Maß. | | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | | |
| | 0,28 | — | — | — | — | — | 5 | 4810 | 9 | 338 | 962 | 22 | — | 306 | 1 | 2 | 388 | 17 | 8 | 1657 | 10 | 10 | | |
| [illegible] | 0,24 | 186 | 194220 | 1044 | 201 | $1\frac{1}{12}$ | 2 | 660 | 3 | 199 | 186 | 24 | — | 121 | 27 | 1 | 168 | 15 | — | 477 | 6 | 1 | | |
| [illegible] | 0,28 | 44 | 71845 | 1633 | 48 | $1\frac{1}{11}$ | 2 | 1100 | 5 | 263 | 302 | 27 | — | 111 | 21 | 8 | 155 | 29 | 4 | 570 | 18 | — | | |
| 1 | 0,28 | 37 | 55585 | 1502 | 34 | $\frac{24}{37}$ | 2 | 2145 | 2 | 239 | 591 | 1 | 11 | 153 | 26 | 2 | 129 | 29 | 11 | 874 | 28 | — | | |
| 1 | 0,28 | 33 | 34722 | 1052 | $35\frac{1}{2}$ | $1\frac{5}{66}$ | 3 | 3245 | $5\frac{1}{2}$ | 159 | 579 | 23 | 11 | 178 | 1 | 4 | 106 | 1 | 5 | 863 | 26 | 8 | | |
| 2 | 0,29 | 2 | 1870 | 935 | 4 | 2 | — | — | — | 146 | 502 | 11 | 3 | 175 | 28 | 5 | 212 | 14 | 6 | 890 | 24 | 2 | | |
| 2 | 0,28 | 6 | 8325 | 1387 | 7 | $1\frac{1}{6}$ | 1 | 385 | 1 | 203 | 496 | 17 | 9 | 122 | 3 | 7 | 198 | 2 | — | 816 | 23 | 4 | | |
| 2 | 0,29 | 59 | 71880 | 1218 | 58 | $\frac{58}{59}$ | 3 | 1870 | $3\frac{1}{2}$ | 215 | 489 | 12 | 9 | 164 | 5 | 2 | 126 | 24 | 6 | 780 | 12 | 5 | | |

…Frachtwagen zu 120 Ztr. (à 110 Pfd.) gerechnet.

…zurückgelegt haben, nur mit der Anzahl der wirklich zurückgelegten Ruthen in Berechnung gekommen.

…Chaussee und dem Bilker Busch gelegenen Oefen zum Bahnhofe, zwischen den Zügen, benutzt worden. — …Haan und Hochdahl gedient.

…für neue Maschinentheile:

5) für Johann Wilhelm 383 Thlr. 9 Sgr. 2 Pf. | 7) für Achill . . . . . . 27 Thlr. 27 Sgr. 3 Pf.
6) „ Vulkan . . . . . 9 „ 27 „ 3 „ | 8) „ Mars . . . . . . . 33 „ 1 „ 2 „

Aus dieser Uebersicht ergeben sich folgende Resultate:

1) 1709 Doppelfahrten*), also durchschnittlich für jede Maschine 213⅝ doppelte oder 427¼ einfache Fahrten.

2) 12014,27 Meilen, also durchschnittlich für jede Maschine 1501,8 Meilen.

3) 26938 Personenwagen und 19035 Frachtwagen, daher durchschnittlich auf jede Maschine 3367¼ Personenwagen und 2379⅜ Frachtwagen oder überhaupt 5746⅝ Wagen. Das durchschnittliche Gewicht dieser Belastung beträgt 588577½ oder, auf horizontale Bahn reduzirt, 1,070528 Zentner **).

4) 2,875023 Pfund Coaks und 3812¼ Maaß Oel. Der durchschnittliche Verbrauch für den Zug- und Reservedienst beträgt:

a. für den Zugdienst:

aa. an Coaks:

| | | |
|---|---|---|
| pro Doppelfahrt . . . . . . . . . | 1425,73 | Pfund, |
| „ Meile . . . . . . . . . . | 202, 8 | „ |
| „ 1000 Ztr. und 1 Meile horizontaler Bahn . . . . . . . . . . . . | 98 | „ |

bb. an Oel:

| | | |
|---|---|---|
| pro Doppelfahrt . | 2 | Maaß, |
| „ Meile . . . | 0,3 | „ |

b. für den Reservedienst:

täglich 1201,2 Pfund Coaks und 1,06 Maaß Oel.

Auf die Statt gehabten Fahrten und zurückgelegten Meilen vertheilt, ergiebt sich aus dem Reservedienst ein Aufwand von 256,55 Pfund Coaks und 0,23 Maaß Oel pro Doppelfahrt, und von 36,5 Pfund Coaks und 0,03 Maaß Oel pro Meile.

5) 6931 Thlr. 29 Sgr. 6 Pf. an Reparaturkosten, mithin durchschnittlich

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| für jede Maschine . | 866 Thlr. | 15 Sgr. | — Pf. |
| „ „ Doppelfahrt | 4 „ | 1 „ | 8 „ |
| „ „ Meile . . | — „ | 17 „ | 4 „ |

Vorstehende Durchschnittsberechnungen ergeben, daß, in Bezug auf den Verbrauch, die Maschinen Wupper, Johann Wilhelm, Vulkan, Achill und Mars die besseren sind, weil dieselben den Mittelsatz nicht erreichen. In Bezug auf Reparaturen haben der Vulkan und der Achill, sowie der Johann Wilhelm, bei dem stärksten Gebrauch, die geringsten, die Düssel und der Mars die größten Kosten veranlaßt.

Abgesehen von der im September 1843 Statt gehabten Extrafahrt zwischen Elberfeld und Vohwinkel haben die Wagen 3382 einfache Fahrten zurückgelegt. Zu denselben sind verwendet worden:

---

*) Die Anzahl der Fahrten, welche die Maschinen zurückgelegt haben, stimmt nicht mit der in den früheren Anmerkungen angegebenen Anzahl der Personen- und Güterzüge überein, weil bis zum 1. Mai 1844 zu den Gemüsezügen zwei Maschinen verwendet wurden.

**) Dieses Gewicht ist selbstredend nur ein zur Beurtheilung der Leistungen der Lokomotive angenommenes, da das wirklich transportirte Gewicht sich nicht mit Genauigkeit feststellen läßt.

3242 Wagen I. Klasse,
5746 „ II. „
11868 „ III. „
3018 „ IV. „ (einschließlich des gemischten Wagens)
3064 Bagagewagen,
19035 Güterwagen, also überhaupt

45973 Wagen, welche einen Weg von 149132,6 Meilen zurückgelegt haben. Jeder Zug ist also durchschnittlich mit 8 Personen- und 6 Güterwagen versehen gewesen; jeder Personenwagen hat durchschnittlich 3,52 Meilen und jeder Güterwagen durchschnittlich 2,86 Meilen durchlaufen. An Reparaturkosten sind für die Wagen 1109 Thlr. 8 Sgr. 11 Pf. verwendet worden, wobei jedoch eine aus dem Baufonds bestrittene Neubeschaffung von 16 Rädern, sowie die aus dem noch vorhandenen Vorrath erfolgte Ergänzung von fünf gebrochenen Achsen nicht mitberechnet ist. Die Reparaturkosten betragen also für die einfache Fahrt 9 Sgr. 10 Pf., pro Wagen 8,7 Pf., und pro Wagen und Meile 2,7 Pf.

Berechnet man die Ausgabe im Jahre 1843 von 82590 Thlr. 11 Sgr. 9 Pf. auf die von den Lokomotiven zurückgelegten 12014,27 Meilen, so ergiebt sich für die Nutzmeile ein Kostenbetrag von 6 Thlr. 26 Sgr. 3 Pf.*) Nimmt man aber, wie in dem ersten Betriebsjahre geschehen, blos die Kosten für Reparatur der Lokomotive und Wagen, für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, sowie der Beleuchtung der Bahn und der Fahrzeuge zum Anhalt, so ergiebt sich unter Zuziehung des Werths der am Schlusse des Jahres 1842 vorhanden gewesenen und nach Abzug des Werths der am Schlusse des Jahres 1843 vorhandenen Bestände ein Kostenaufwand:

| | Kostenaufwand. | pro Doppelfahrt. | | | pro Meile. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Thlr. | sg. | pf. | sgr. | pf. |
| a. | An Reparaturkosten (Material und Arbeitslohn) . . . | 4 | 21 | 2 | 20 | 1 |
| b. | „ Brennmaterial (Coaks und Holz) . . . . . . | 6 | 13 | 9 | 27 | 7 |
| c. | „ Schmiermaterial (für Lokomotive und Wagen) . . | 1 | 3 | 7 | 4 | 9 |
| d. | „ Putzmaterial (für Lokomotive und Wagen) . . . | — | 23 | 1 | 3 | 3 |
| e. | Für Beleuchtung der Bahn . . . . . . . . . . | — | 8 | 4 | 1 | 2 |
| f. | „ Beleuchtung der Lokomotive und Wagen . . . . | — | 3 | 6 | — | 6 |

Die Kosten einer einfachen Fahrt betragen also nach Maaßgabe der Ausgabe für die sub a.—f. angegebenen Positionen 6 Thlr. 21 Sgr. 8½ Pf.

Auf die Ausführung von Reparaturen an Lokomotiven und Wagen wird die fast vollendete Anlage einer zum Betriebe der Drehbänke und der Pumpen bestimmten Dampfmaschine auf dem Düsseldorfer Bahnhofe, sowohl in technischer als in ökonomischer Beziehung, den günstigsten Einfluß ausüben.

*) Einschließlich des Kostenaufwandes für das Ab- und Zufahren der Güter in den Städten.

### i. Fahrordnung, Tarife.

Täglich gehen von jedem Endpunkte der Bahn im **Sommer 5**, im Winter 4 Züge ab; außerdem findet von Düsseldorf nach Elberfeld jeden Mittwoch und Sonnabend ein besonderer Zug früh Morgens Statt, um Gemüse und Gartengewächse gegen mäßige Preise zeitig auf den Markt von Elberfeld zu schaffen.

Die früheren Fahrpreise waren von Düsseldorf bis Elberfeld oder umgekehrt I. Klasse 20 Sgr., II. Klasse 15 Sgr., III. Klasse 10 Sgr. oder, im Durchschnitt berechnet, 4 Sgr. 3 Pf. pro Meile. Verschiedene Umstände bewogen aber den Verwaltungsrath dazu, eine Preiserhöhung eintreten zu lassen; um aber diejenigen Personen, denen diese Erhöhung die Benutzung der Bahn beschwerlich machen konnte, derselben nicht zu entziehen, wurde eine IV. Wagenklasse errichtet, welche Stehplätze gewährte und, mit einer kleinen Ausnahme (zwischen Haan, Vohwinkel und Elberfeld), auf die früheren niedrigen Preise der III. Klasse gestellt worden ist.

# Personen=Tarif.

## In Silbergroschen.

(Die römischen Zahlen bedeuten die Wagenklassen. Nr. IV. sind Stehplätze.)

| Von | nach Gerresheim. | | | | nach Erkrath. | | | | nach Hochdahl. | | | | nach Haan. | | | | nach Bohwinkel. | | | | nach Elberfeld. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | I. | II. | III. | IV. | I. | II. | III. | IV. | I. | II. | III. | IV. | I. | II. | III. | IV. | I. | II | III. | IV. | I. | II. | III. | IV. |
| Düsseldorf | 7 | 5 | 3½ | 3 | 10 | 7 | 5 | 4 | 12½ | 10 | 7 | 5 | 16 | 12½ | 9 | 7 | 20 | 15 | 10 | 8 | 25 | 18 | 12½ | 10 |
| von Gerresheim | | | | | 5 | 4 | 3 | 2 | 7½ | 6 | 4 | 3 | 12 | 9 | 6 | 5 | 16 | 12 | 8 | 6 | 20 | 15 | 10 | 8 |
| von Erkrath | | | | | | | | | 5 | 4 | 3 | 2 | 9 | 7 | 5 | 4 | 12½ | 9 | 6 | 5 | 17 | 12½ | 9 | 7 |
| von Hochdahl | | | | | | | | | | | | | 7 | 6 | 4 | 3 | 10 | 8 | 6 | 4 | 15 | 10 | 7½ | 6 |
| von Haan | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 5 | 4 | 3 | 12 | 8 | 6 | 5 |
| von Bohwinkel | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 8 | 6 | 4 | 3 |

In Düsseldorf besorgen die Hauderer Schmitz und Grubenhoff die Personenbeförderung nach allen Punkten der Stadt gegen eine Vergütung von 2½ Sgr. für eine Person, einschließlich des kleinen Gepäcks. Für Koffer werden 2½ Sgr. pro Stück bezahlt.

## Bemerkungen.

1) Kinder unter 10 Jahren werden je 2 auf ein Billet zugelassen.
2) Die Billets werden nur am Tage der Fahrt ausgegeben, und sind nur für den Tag, die Stunde und die Wagenklasse, auf welche sie lauten, gültig. Die Billet-Ausgabe wird 5 Minuten vor der Abfahrt geschlossen. Das Billet ist dem Thürsteher und dem Schirrmeister vorzuzeigen. Wer ohne Billet oder mit einem unrichtigen Billet vorgefunden wird, muß für die ganze Strecke, von der Hauptstation bis zum Aussteigepunkt, nachbezahlen.
3) Tabakrauchen ist in den Wagen I. Klasse streng untersagt; in den Wagen II. Klasse nur mit Einwilligung sämmtlicher Passagiere gestattet.
4) Reisegepäck ist bis zu 30 Pfund frei und muß spätestens eine halbe Stunde vor der Abfahrt abgeliefert sein. Das Zusammenpacken des Passagierguts für mehrere Personen in ein Kolli begründet keinen Anspruch auf mehr als 30 Pfund Freigewicht.
5) Auf allen Stationen befinden sich Beschwerdebücher.

## Ueberfrachttaxe.

An Ueberfracht werden vergütet:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| von | 31— 40 | Pfund | 2 | Sgr. |
| „ | 41— 50 | „ | 4 | „ |
| „ | 51— 60 | „ | 6 | „ |
| „ | 61— 70 | „ | 8 | „ |
| „ | 71— 80 | „ | 10 | „ |
| „ | 81— 90 | „ | 12 | „ |
| „ | 91—100 | „ | 14 | „ |
| „ | 101—120 | „ | 16 | „ |
| „ | 121—140 | „ | 18 | „ |
| „ | 141—160 | „ | 20 | „ |
| „ | 161—180 | „ | 22 | „ |
| „ | 181—200 | „ | 24 | „ |
| „ | 201—230 | „ | 26 | „ |
| „ | 231—260 | „ | 28 | „ |
| „ | 261—300 | „ | 1 | Thlr. |

Reisegepäck von größerem Gewicht wird als Frachtgut behandelt und hat alsdann keinen Anspruch auf Beförderung mit dem Zuge, womit der Reisende fährt.

## Equipagen

werden nur zwischen den Hauptstationen befördert und müssen eine Stunde vor Abgang des Zuges auf den Bahnhof abgeliefert sein. Für Berlinen und

Koupés werden 4 Thlr., für viersitzige Kaleschen 3 Thlr., für anderes leichtes Fuhrwerk 2½ Thlr. bezahlt. Vom Elberfelder Bahnhof werden dieselben gegen eine Vergütung von 20 Sgr. bis zur Haspeler Brücke, und für 1 Thlr. 10 Sgr. nach Barmen gefahren. Die in ihren Wagen mitfahrenden Personen müssen Billets II. Klasse lösen.

Die Hauderer Schmitz und Grubenhoff zu Düsseldorf befördern Equipagen von und zu dem Bahnhof für den Preis von 15 Sgr.

Für den Transport eines Wagens auf der Pferdebahn vom Rhein zum Bahnhof wird pro Zentner 10 Sgr. bezahlt.

Für einen Hund sind 3 Sgr. zu entrichten.

## Frachttarif

pro Zentner zu 110 Pfund.

| | nach Gerresheim | | nach Erkrath | | nach Hochdahl | | nach Haan | | nach Vohwinkel | | nach Elberfeld | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Sgr. | Pf. | Sgr. | Pf. | Sgr. | Pf. | Sgr. | Pf. | Sgr. | Pf. | Sgr. | Pf. |
| Von Düsseldorf | 1 | — | 1 | 5 | 1 | 7 | 2 | 2 | 2 | 6 | 3 | — |
| Von Gerresheim | | | — | 7 | — | 11 | 1 | 8 | 2 | 1 | 2 | 7 |
| Von Erkrath | | | | | — | 8 | 1 | 4 | 1 | 10 | 2 | 3 |
| Von Hochdahl | | | | | | | — | 11 | 1 | 7 | 2 | 1 |
| Von Haan | | | | | | | | | — | 10 | 1 | 6 |
| Von Vohwinkel | | | | | | | | | | | 1 | — |

### Bemerkungen zur Frachttaxe.

1) Schwefelsäure, Scheidewasser, Schießpulver, Zündhütchen ꝛc. können auf der Eisenbahn nicht versandt werden.

2) Zur Uebernahme besonders voluminöser Gegenstände muß eine besondere Vereinbarung mit der Direktion Statt finden.

3) In den vorstehenden Frachtsätzen sind die Kosten für Auf- und Abladen mitbegriffen; die Güter werden in Düsseldorf innerhalb des projektirten Stadtberinges und in Elberfeld bis zur Haspeler Brücke in der Wohnung des Versenders abgeholt und in die Wohnung des Empfängers abgeliefert.

4) Für die Beförderung der Güter vom Bahnhof zu Elberfeld nach Barmen wird pro Zentner entrichtet:
   a. bis zur Ronsdorfer Chaussee, einschließlich der Mauer . 3 Pf.
   b. weiter durch Barmen, einschließlich Wupperfeld . . . . 6 „
   c. zu den umliegenden Orten: Rittershausen, Kleverthal, Wichlinghausen, Westkotten, Dickestraße, Busch und Rauenthaler Mühle . . . . . . . . . . . . . . . . . 9 „

5) Kolli unter 50 Pfund dürfen, als postzwangspflichtig, einzeln nicht transportirt werden, ausgenommen Spirituosen.

6) Die Gesellschaft haftet für den Verlust und ist für trockene Ablieferung der ihr zur Beförderung übergebenen Güter verantwortlich, über-

nimmt aber keine Garantie für Inhalt und Gewicht, Leckage und Bruch derselben.

7) Alle Güter müssen mit Frachtscheinen in doppelter Ausfertigung versehen sein.

Wenn Güter als „Eilgut" befördert werden sollen, so ist dieses auf den Anmelde- und Frachtscheinen ausdrücklich zu bemerken. Für die Beförderung des Eilguts wird 50 Prozent über den gewöhnlichen Frachtsatz erhoben.

8) Diejenigen Güter, deren Abholung der Empfänger selbst zu bewirken hat, müssen binnen 24 Stunden abgenommen sein, widrigenfalls 1 Sgr. pro Zentner Lagergeld für 8 Tage gezahlt werden muß.

### k. Verzinsung, Dividende.

Sowohl die Stamm- als auch die Prioritäts-Aktien wurden, wie schon im geschichtlichen Theile erwähnt, früher mit 5 Prozent verzinst. Bei Gelegenheit der Emission von neuen 4000 Stück Aktien setzte man den Zinsfuß der Prioritäts-Aktien auf 4 Prozent herab, während für die Stamm-Aktien, laut Beschluß der am 30. Dezember 1843 abgehaltenen General-Versammlung, nur Dividenden gezahlt werden.

Da sich für das Jahr 1842 ein Defizit von 2422 Thlr. 10 Sgr. 5 Pf. ergab, so konnte keine Dividende bewilligt werden; im Jahre 1843 stellte sich jedoch ein Reinerträgniß von 25769 Thlr. 12 Sgr. heraus, wovon auf die 10278 Stamm-Aktien à 100 Thlr. eine Dividende von $2\frac{1}{2}$ Prozent gezahlt wurde.

### l. Personen-Frequenz.

Vom 21. Dezember 1838 bis 28. Mai 1841 (an welchem Tage die Eröffnung der zweiten Strecke zwischen Erkrath und Vohwinkel erfolgte) fuhren 162122 Personen, vom 28. Mai bis 3. September 1841 (wo die ganze Bahn dem Verkehre freigegeben wurde) 110000 Personen.

Vom 1. September 1841 an war die Frequenz und die Einnahme dafür in den einzelnen Monaten:

| | 1841. | | | | 1842. | | | | 1843. | | | | 1844. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Frequenz. | Einnahme. | | | Frequenz. | Einnahme. | | | Frequenz. | Einnahme. | | | Frequenz. | Einnahme. | | |
| | Personen. | Thlr. | sg. | pf. | Personen. | Thlr. | sg. | pf. | Personen. | Thlr. | sg. | pf. | Personen. | Thlr. | sg. | pf. |
| Januar | — | — | — | — | 16012 | 3908 | 18 | 6 | 11778 | 4016 | 3 | 6 | 12021 | 3976 | 5 | — |
| Februar | — | — | — | — | 20534 | 5051 | 26 | — | 12987 | 4599 | 7 | 6 | 12581 | 4299 | 5 | 9 |
| März | — | — | — | — | 23619 | 5747 | 21 | — | 16843 | 5686 | 13 | 6 | 16585 | 5444 | 5 | 6 |
| April | — | — | — | — | 27950 | 6518 | 24 | — | 19758 | 6697 | 3 | 6 | 23012 | 7489 | 26 | 6 |
| Mai | — | — | — | — | 50617 | 12247 | 5 | 6 | 26023 | 8332 | 14 | 6 | 33243 | 10613 | 11 | 6 |
| Juni | — | — | — | — | 35293 | 8825 | 14 | 6 | 30289 | 10011 | 4 | 6 | 31086 | 9747 | 13 | 6 |
| Juli | — | — | — | — | 39955 | 9989 | 10 | 6 | 29373 | 9979 | 4 | 6 | 31636 | 10357 | 5 | — |
| August | — | — | — | — | 54522 | 14842 | 23 | — | 31875 | 10542 | 5 | 6 | | | | |
| September | 54346 | 13448 | 8 | — | 44551 | 11816 | 29 | — | 33415 | 10954 | 23 | 6 | | | | |
| Oktober | 34225 | 8400 | 22 | — | 31462 | 7717 | 16 | 6 | 21638 | 7222 | 28 | — | | | | |
| November | 23142 | 5608 | 23 | 6 | 19390 | 4945 | 3 | — | 17333 | 5719 | 21 | — | | | | |
| Dezember | 19113 | 4693 | 19 | — | 19113 | 4856 | 7 | 6 | 16369 | 5453 | 25 | 6 | | | | |
| Summa | 130826 | 32151 | 12 | 6 | 383018 | 96464 | 19 | — | 267687 | 89215 | 5 | — | | | | |

Der Durchschnitt beträgt nach dem Vorstehenden pro Monat:

1842 31918 Personen oder 8038 Thlr. 21 Sgr. 6 Pf.
1843 22307 „ „ 7434 „ 17 „ 11 „

pro Tag:

1842 1049 „ „ 264 „ 8 „ 7 „
1843 733 „ „ 244 „ 12 „ 9 „

Die größte Frequenz hatte Statt im Jahre 1842 am 16. Mai (6466 Personen oder 1568 Thlr. 11 Sgr.) und im Jahre 1843 am 17. September (2653 Personen oder 657 Thlr. 13 Sgr.). Die geringste Frequenz war im Jahre 1842 am 14. Januar (313 Personen oder 83 Thlr. 14 Sgr. 6 Pf.) und im Jahre 1843 am 10. Januar (300 Personen oder 103 Thlr. 20 Sgr.).

Für jede Fahrt belief sich die durchschnittliche Frequenz

1842 auf 113 Personen oder 28 Thlr. 16 Sgr. 8 Pf.
1843 „ 79 „ „ 26 „ 10 „ 11 „

Die Anzahl der Fahrten war im Jahre 1842 3378, im Jahre 1843 3384; mit denselben wurden von den verschiedenen Stationen befördert nach

| Station. | 1842. Personen in Wagenklasse I. | II. | III. | IV. | Summa. | 1843. Personen in Wagenklasse I. | II. | III. | IV. | Summa. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Elberfeld . . . | 3489 | 28876 | 99174 | — | 131539 | 2584 | 20273 | 61698 | 12634 | 97189 |
| Vohwinkel . . | 660 | 7090 | 47311 | — | 55061 | 301 | 3703 | 23120 | 1562 | 28689 |
| Haan . . . . . | 22 | 951 | 20260 | — | 21233 | 5 | 559 | 9848 | 822 | 11234 |
| Hochdahl . . . | 332 | 3076 | 10701 | — | 14109 | 176 | 2181 | 6844 | 844 | 10045 |
| Erkrath . . . | 227 | 3237 | 18350 | — | 21814 | 185 | 2459 | 10937 | 1309 | 14890 |
| Gerresheim . | 95 | 2027 | 15472 | — | 17594 | 107 | 1614 | 9189 | 905 | 11815 |
| Düsseldorf . . | 3248 | 27852 | 90568 | — | 121668 | 2315 | 20212 | 60084 | 11214 | 93825 |
| Summa | 8073 | 73109 | 301836 | — | 383018 | 5676 | 51001 | 181720 | 29290 | 267687 |

Diese angegebenen Zahlen vertheilten sich auf die Richtung von Düsseldorf nach Elberfeld:

im Jahre 1842 mit 191484 Personen und 49404 Thlr. 8 Sgr. — Pf.
„ „ 1843 „ 134876 „ „ 45715 „ 28 „ 6 „

auf die Richtung von Elberfeld nach Düsseldorf:

im Jahre 1842 mit 191534 Personen und 47060 Thlr. 11 Sgr. — Pf.
„ „ 1843 „ 132811 „ „ 43499 „ 6 „ 6 „

Weniger als eine Meile sind gefahren:

1842 98520 Personen,
1843 48780 „

eine Meile und weiter, jedoch weniger als zwei Meilen

1842 66197 Personen,
1843 44100 „

zwei Meilen und weiter, jedoch weniger als drei Meilen

1842 56356 Personen,
1843 42001 „

drei Meilen und weiter

1842 161945 Personen,
1843 132806 „

Alle Reisende, auf eine Meile berechnet, ergeben

1842 864954,14,
1843 662489,73.

Sämmtliche Reisende, durch die ganze Bahn berechnet, würden

1842 245726 Personen,
1843 188207 „

ergeben. Jede Person hat durchschnittlich zurückgelegt:

1842 2,26 Meilen,
1843 2,47 „

und jede Person hat pro Meile eingebracht:

1842 3 Sgr. 4 Pf.,
1843 4 „ — „

Auf die erste Wagenklasse kommen:

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1842 | 8073 Personen, | also | 2,1 % | oder | 4895 Thlr. | 1 Sgr. | — Pf., | also | 5,1 % |
| 1843 | 5676 „ | „ | 2,1 % | „ | 4154 „ | 4 „ | 6 „ | „ | 4,7 % |

Auf die zweite Wagenklasse:

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1842 | 73109 Personen, | also | 19,1 % | oder | 28351 Thlr. | 2 Sgr. | 6 Pf., | also | 29,4 % |
| 1843 | 51001 „ | „ | 19,0 % | „ 24962 | „ | 5 „ | 6 „ | „ | 28,0 % |

Auf die dritte Wagenklasse:

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1842 | 301836 Personen, | also | 78,8 % | oder | 63218 Thlr. | 15 Sgr. | 6 Pf., | also | 65,5 % |
| 1843 | 181720 „ | „ | 67,9 % | „ | 51896 „ | 27 „ | — „ | „ | 58,1 % |

Auf die vierte Wagenklasse:

1843 29290 Personen, also 11 % oder 8201 Thlr. 28 Sgr., also 9,2 %

Durchschnittlich hat jede Person eingebracht:

1842 7 Sgr. 7 Pf.
1843 10 „ — „

Dem Personenverkehr und der aus demselben gewonnenen Einnahme treten aber noch hinzu:

a. die Militärkommando's, welche

1842 2546 Personen . 558 Thlr. 16 Sgr. 2 Pf.,
1843 565 „ . 94 „ 5 „ — „

betrugen.

b. die Gelder, welche die Oberschirrmeister von solchen Personen eingezogen haben, welche ohne Billet gefahren sind, die Wagenklassen gewechselt haben u. s. w. — Dieselben betragen

1842 401 Thlr. 17 Sgr. 6 Pf.,
1843 526 „ 12 „ 6 „

c. das zahlungspflichtige Gepäck (über 30 Pfund); es sind transportirt und dafür eingenommen worden:

1842 8486⅓ Ztr. für 1357 Thlr. 15 Sgr.,
1843 7047 „ „ 2943 „ 27 „

d. der Hundetransport, welcher im Jahre 1842 nicht zahlpflichtig war,

dagegen im Jahre 1843 den Betrag von 88 Thlr. 26 Sgr. aufgebracht hat, indem 1657 Stück transportirt wurden.

Rechnet man diese Accidenzien (a—d) der Einnahme aus dem Personenverkehr hinzu, so hat jede Person durchschnittlich eingebracht:

1842 7 Sgr. 9 Pf,
1843 10 „ 5 „

und pro Person und Meile ergiebt sich:

1842 3 Sgr. 5 Pf.,
1843 4 „ 2 „

Die Einnahme aus dem Personenverkehr überhaupt ist im Jahre 1843 um 5913 Thlr. 22 Sge. 2 Pf. geringer gewesen als im Jahre 1842. Diese Abnahme beruht hauptsächlich auf folgenden Gründen:

a. darauf, daß die Frequenz des Jahres 1842 durch verschiedene Ereignisse — unter denen der Besuch des Königs im Februar, das niederrheinische Pfingst- und Musikfest im Mai, die Herbstlager bei Grimlinghausen im August und September besondere Erwähnung verdienen — künstlich gesteigert worden ist, daher keinen Maaßstab für andere Jahre gewährt. Aus der im Vorigen aufgeführten Tabelle ergiebt sich für das Jahr 1843:

| Monat. | Mehreinnahme. Thlr. | sg. | pf. | Monat. | Minder-einnahme. Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Januar | 107 | 15 | — | Februar | 452 | 18 | 6 |
| April | 187 | 9 | 6 | März | 61 | 7 | 6 |
| Juni | 1185 | 20 | — | Mai | 3914 | 21 | — |
| November | 774 | 18 | — | Juli | 10 | 6 | — |
| Dezember | 600 | 18 | — | August | 4300 | 17 | 6 |
| | | | | September | 862 | 5 | 6 |
| | | | | Oktober | 494 | 18 | 6 |

Hiernach beläuft sich der Ausfall der beiden Monate Mai und August bedeutend höher als der Gesammtausfall des ganzen Jahres.

b. darauf, daß erfahrungsmäßig bei allen Eisenbahnen der hauptsächlich durch Vergnügungsreisende erzeugte Verkehr nach den Zwischenstationen allmälig sich zu vermindern pflegt. Bei den vielen Stationen der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn mußte sich diese Erfahrung in erhöhtem Maaße zeigen. Von den 115331 Personen, welche im Jahre 1843 weniger gefahren sind als im Jahre 1842 und einen Ausfall von 7249 Thlr. 14 Sgr. darstellen, kommen nicht weniger als 86192 Personen oder 5361 Thlr. 13 Sgr. auf die Zwischenstationen.

Im Jahre 1843 wurde versucht, den Verkehr auf den Zwischenstationen dadurch zu heben, daß für die beiden Strecken Vohwinkel-Elberfeld und Haan-Elberfeld gestattet wurde, mit einem Billet vierter Klasse die dritte Wagenklasse zu benutzen; diese Maaßregel hatte jedoch nur einen sehr geringen Erfolg.

Ueberhaupt ist nicht außer Acht zu lassen, daß die acht ersten Monate des Jahres 1842 in das erste Jahr des Betriebes fallen, welcher am 3. September 1841 für die ganze Bahnstrecke (namentlich von Vohwinkel bis Elberfeld) eröffnet worden ist. In welchem Maaße der Reiz der Neuheit und die Neugierde in einer solchen Periode auf die Frequenz einwirken, läßt sich aus einer Vergleichung der Monate Oktober, November und Dezember 1841 mit denselben Monaten des Jahres 1842 entnehmen. Dieselbe ergiebt zum Nachtheil des Jahres 1842 einen Ausfall von 1187 Thlr. 7 Sgr. 6 Pf. (6,3 Prozent), während der Ausfall des Jahres 1843 nur 306 Thlr. 20 Sgr. (2 Prozent) beträgt.

### m. Güter-Frequenz.

Nach der von dem Verwaltungsrath im Jahre 1837 veröffentlichten Denkschrift über die Anlage der Bahn war angenommen, daß jährlich 1,355000 Ztr. Güter auf der Bahn transportirt würden; man betrachtete dieselbe als eine hauptsächlich für den Güterverkehr bestimmte. Sobald die Verhältnisse es gestatteten, wurde die Bahn dem Güterverkehr eröffnet (1. Dezember 1841), und man glaubte dabei solche Einrichtungen treffen zu müssen, welche einerseits dem handeltreibenden Publikum den Verkehr erleichtern, andererseits die nöthige Ordnung und Regelmäßigkeit in diesem Betriebszweig sichern sollten. Zu diesem Zwecke wurden besondere Güterbestätter vorgeschlagen, welche den Transport von und zu den Bahnhöfen ausschließlich besorgen sollten. Die Verwaltungsbehörde erblickte hierin jedoch einen Eingriff in die Gewerbefreiheit, und es mußte auf deren Veranlassung Jedem freigestellt werden, die An- oder Abfuhr selbst bewirken zu lassen. Die Güterbestätter wurden dessenungeachtet beibehalten und bezogen außer 2 Prozent Inkasso ein Bestättergeld von 4 Pf. für Düsseldorf, 6 Pf. für Elberfeld, 9 Pf. bis 1 Sgr. für Barmen und 1¼ Sgr. für die zu Barmen gehörenden umliegenden Ortschaften. Erst seit Oktober 1842 hat die Direktion den Transport nach Elberfeld, Barmen und die umliegenden Orte für eigene Rechnung übernommen und zu diesem Ende die erforderlichen Einrichtungen treffen müssen.

Was den Frachttarif anbelangte, so unterschied man 3 Klassen von Gütern, indem man unter die erste Klasse Kaufmannsgüter und Kornfrüchte, unter die zweite Klasse rohes Metall und Bauholz, und unter die dritte Klasse Gußeisen, Kartoffeln und Baumaterialien rechnete. Der Tarifsatz wurde für die erste Klasse auf 3 Sgr. 2 Pf., für die zweite Klasse auf 2 Sgr. 8 Pf., für die dritte Klasse auf 2 Sgr. 4 Pf. regulirt. Schon unter dem 18. März 1842 fand man sich aber veranlaßt, den Satz für die erste Klasse auf 3 Sgr. herabzusetzen, und Kornfrüchte, Farbeholz und Krapp in die zweite Klasse, Bauholz aber in die dritte Klasse aufzunehmen. Außerdem mußten die Transportpreise für rohe Produkte, als Ziegelsteine, Kalksteine, Sand rc. rc., sobald einzelne Unternehmer sich zur Förderung bedeutenderer Quantitäten anheischig machten, besonders ermäßigt werden, indem alsdann nach ganzen Wagen der Preis bestimmt wurde. Die Resultate dieser Anordnungen entsprachen jedoch keineswegs den von der Einträglichkeit des Güterverkehrs gehegten Erwar-

tungen. Der Grund lag aber offenbar nicht in dem Mangel der Frequenz, denn es wurden fortwährend die bedeutendsten Massen durch Frachtfuhrwerk befördert, weshalb man bemüht sein mußte, diesen für die Bahn wichtigen Zweig des Verkehrs mehr zu beleben und der Bahn die Vortheile zuzuführen, welche aus den günstigen Industrie- und Handelsverhältnissen der gewerbreichen Gegend ihr zufließen konnten. Zu den Mitteln, welche hierzu während des Jahres 1842 in Anwendung gebracht worden sind, gehörten:

1) Die bereits oben erwähnte Einrichtung, daß in Elberfeld, Barmen und der Umgegend die mit den Dampfwagen angekommenen Güter für Rechnung der Gesellschaft den Empfängern zugebracht werden. Durch diese Einrichtung, an deren Vervollkommnung fortwährend gearbeitet wird, soll den früheren Klagen über Verzögerung, Beschädigungen der Waaren rc. rc. vorgebeugt werden, und man hat es an Opfern nicht fehlen lassen, um das Vertrauen des handeltreibenden Publikums zu befestigen.

2) Die Einrichtung zweier Züge in jeder Woche für den Transport von Gemüsen und andern Gartengewächsen von Düsseldorf nach Elberfeld, wodurch diese Gegenstände gegen mäßige Preise frühzeitig auf dem Markt zu Elberfeld verkäuflich sind. Diese Einrichtung besteht seit dem 8. Oktober 1842.

3) Die Herabsetzung der Frachtpreise, welche unerläßlich schien, um die fortdauernde Konkurrenz des Frachtfuhrwerks zu beseitigen. Während nämlich bisher, mit Einschluß des Transportes von und zu den Bahnhöfen, für den Zentner Güter erster Klasse 3 Sgr. 10 Pf., und für den Zentner Güter zweiter Klasse 3 Sgr. 6 Pf. zwischen Düsseldorf und Elberfeld gezahlt wurde, mithin im Durchschnitt 44 Pf. pro Zentner, wurde der Frachtsatz laut Beschlusses des Verwaltungsraths vom 29. Oktober ohne Unterschied verschiedener Klassen von Gütern auf 36 Pf. für die ganze Strecke, und mit verhältnißmäßigen Abstufungen in demselben Maaße für die Mittelstationen ermäßigt, wie der früher angeführte Tarif zeigt. Dabei sind für solche Gegenstände, welche selbst diesen ermäßigten Satz nicht tragen können, als Steine, Dachziegel, Kohlen, Sand und Kalk, besondere Preise für ganze Wagenladungen festgesetzt worden.

4) Die Organisation eines selbstständigen Güterverkehrs auf den Zwischenstationen, dessen Betrieb ohne Vermehrung des vorhandenen Personals ausgeführt worden ist, während bisher nur frankirte Güter nach den Zwischenstationen befördert wurden und keine Anstalten bestanden, um für die von den Zwischenstationen abgehenden Güter Gewicht und Fracht festzustellen.

5) Die Einleitung von Unterhandlungen, um die aus den bergischen Fabrikorten zu versendenden Güter, namentlich Eisenwaaren, der Bahn zuzuwenden, und dadurch von Elberfeld aus ein dem entgegengesetzten Zuge korrespondirendes Förderungs-Quantum zu gewinnen.

6) Die Einleitung von Unterhandlungen mit Unternehmern beständiger Transporte von rohen Materialien, denen, unter gewissen Bedingun-

gen, Preisermäßigungen oder anderweitige Vortheile in Aussicht gestellt wurden.

7) Die Vollendung der Strecke vom Bahnhofe zum Rhein, welche die Bahn in unmittelbare Verbindung mit dem Freihafen setzte.

Diese Maaßregeln führten denn auch eine fortwährende Steigerung des Güterverkehrs herbei, wie aus Nachstehendem ersichtlich ist.

Die Frequenz und die Einnahme dafür in den einzelnen Monaten von der Eröffnung der Bahn für den Güterverkehr am 1. Dezember 1841 war nämlich:

Dezember 1841: 20052⅔ Ztr. oder 1105 Thlr. 20 Sgr. 5 Pf.

| Monat. | 1842. | | | | 1843. | | | | 1844. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Güter. | Einnahme. | | | Güter. | Einnahme. | | | Güter. | Einnahme. | | |
| | Zentner. | Thlr. | sg. | pf. | Zentner. | Thlr. | sg. | pf. | Zentner. | Thlr. | sg. | pf. |
| Januar . . | 24208⅔ | 1295 | 19 | 5 | 22867⅔ | 1685 | 4 | 4 | 50001⅔ | 3222 | 15 | 6 |
| Februar . . | 18032⅔ | 1126 | 21 | 1 | 43254 | 2407 | 8 | 4 | 55370 | 3401 | 25 | 8 |
| März . . . | 29544⅓ | 1707 | 6 | 2 | 57102⅔ | 3554 | 12 | 6 | 66399⅔ | 4773 | 29 | 7 |
| April . . . . | 28597 | 2153 | 1 | 10 | 60304 | 3660 | 5 | 8 | 81917 | 6147 | 20 | 5 |
| Mai . . . . | 27255 | 2103 | 20 | 1 | 68821 | 4212 | 1 | 10 | 85987 | 5962 | 23 | 11 |
| Juni . . . . | 41857 | 2242 | 9 | 1 | 83244 | 5535 | 2 | 5 | 89805 | 5823 | 9 | 11 |
| Juli . . . . | 39051⅔ | 2052 | 8 | — | 89572⅔ | 6147 | 5 | — | 94534 | 6393 | 27 | 4 |
| August . . . | 27055 | 1957 | 10 | 10 | 83354⅓ | 5114 | 6 | 11 | | | | |
| September . | 32389 | 2133 | 26 | 9 | 82646⅔ | 5460 | 27 | 3 | | | | |
| Oktober . . | 32414⅔ | 1846 | 3 | 5 | 65878⅓ | 4483 | 12 | 2 | | | | |
| November . | 32451 | 2200 | 11 | 8 | 70492⅔ | 5053 | 20 | 7 | | | | |
| Dezember . | 37399 | 2775 | 19 | 3 | 71712⅔ | 5566 | 20 | 3 | | | | |
| Summa | 370255 | 23594 | 7 | 7 | 799250⅔ | 52860 | 7 | 3 | | | | |

Durchschnittlich sind also transportirt worden pro Monat
1842 30854⅔ Ztr. für 1966 Thlr. 5 Sgr. 7 Pf.
1843 66604⅓ „ „ 4405 „ — „ 7 „

Auf die Fahrtage berechnet, beläuft sich die Güter-Frequenz durchschnittlich pro Tag:
1842 auf 1014⅔ Ztr. oder 64 Thlr. 19 Sgr. 3 Pf.
1843 „ 2189⅔ „ „ 144 „ 24 „ 8 „

während die einzelnen Fahrten, die
1842 3378,
1843 3384

gemacht sind, einen Durchschnitt ergeben:
1842 von 109⅔ Ztr. oder 6 Thlr. 29 Sgr. 7 Pf.
1843 „ 206⅓ „ „ 15 „ 18 „ 11 „

Von den verschiedenen Stationen der Bahn wurden im Jahre 1843 transportirt nach:

| Station. | Handelsgüter. | Fracht. | | | Rohe Produkte, Vieh und Equipagen. | Fracht. | | | Güter für die Post. | Fracht. | | | Gemüse. | Fracht. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Zentner. | Thlr. | sg. | pf. | Zentner. | Thlr. | sg. | pf. | Zentner. | Thlr. | sg. | pf. | Zentner. | Thlr. | sg. | pf. |
| Elberfeld | 283001$\frac{2}{3}$ | 30897 | 14 | 2 | 129186$\frac{1}{3}$ | 6942 | 29 | 4 | 4081$\frac{2}{3}$ | 612 | 7 | 6 | 21358$\frac{1}{3}$ | 2283 | 14 | — |
| Vohwinkel | 10266$\frac{1}{3}$ | 821 | 29 | — | 2034 | 92 | 9 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Haan | 5353 | 331 | 5 | 1 | 7291 | 269 | 26 | 4 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Hochdahl | 3020 | 176 | 28 | 7 | 11028$\frac{2}{3}$ | 377 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Erkrath | 3526$\frac{2}{3}$ | 177 | — | 5 | 23458$\frac{2}{3}$ | 557 | 24 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Gerresheim | 812 | 43 | 16 | — | 4619 | 84 | 3 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Düsseldorf | 34611 | 3459 | 11 | 8 | 178397 | 5078 | 6 | 8 | 4365 | 654 | 22 | 6 | — | — | — | — |
| Summa | 340590$\frac{2}{3}$ | 35907 | 14 | 11 | 356014$\frac{2}{3}$ | 13102 | 8 | 4 | 8446$\frac{2}{3}$ | 1267 | — | — | 21358$\frac{1}{3}$ | 2283 | 14 | — |

Außerdem wurden für Rechnung der Gesellschaft befördert 72840⅓ Ztr.

Von diesem im Jahre 1843 transportirten Güter-Quantum = 799250⅔ Zentner kommen auf die Richtung von Düsseldorf nach Elberfeld

574801⅓ Ztr. mit 43349 Thlr. 22 Sgr. 1 Pf.,

und auf die umgekehrte Richtung

224449⅓ Ztr. mit 9510 Thlr. 15 Sgr. 2 Pf.*)

Scheidet man die für Rechnung der Gesellschaft transportirten (nicht taxpflichtigen) Güter aus, so verbleiben 726410⅓ Ztr.

Hiervon wurden transportirt im Jahre 1843 **)

| | | |
|---|---|---|
| weniger als eine Meile . . . . . . . . . . . . | 10274 | Ztr. |
| eine Meile weiter, jedoch weniger als zwei Meilen . | 126400 | „ |
| zwei Meilen und weiter, jedoch weniger als drei Meilen | 126161⅔ | „ |
| drei Meilen und weiter . . . . . . . . . . . . | 463574⅔ | „ |

Sämmtliche taxpflichtige Güter auf eine Meile berechnet, würden

2,158096⅔ Ztr.

transportirt sein, während dieselben, durch die ganze Bahn berechnet,

613095⅔ Ztr.

ergeben.

Durchschnittlich ist jeder Zentner 2,97 Meilen weit gefahren worden, und es sind aufgekommen pro Zentner und Meile 8,82 Pf.***)

Nach Abzug der für Rechnung der Gesellschaft transportirten Materialien hat durchschnittlich jeder Zentner eingebracht:

1842 2 Sgr. 4,80 Pf.
1843 2 „ 2,20 „

Aus dem Gesichtspunkt der Einträglichkeit zerfielen die sämmtlichen Güter (799250⅔ Ztr.) in:

a. Eilgüter und Postgüter, für welche 50 Prozent über den gewöhnlichen Tarifsatz erhoben wird,

17292½ Ztr., also 2,2 Prozent oder 2632 Thlr. 13 Sgr. 3 Pf., also 5 Prozent;

b. ordinäre Frachtgüter, für welche die Fracht nach dem Zentnergewicht erhoben wird,

331745 Ztr., also 41,5 Prozent oder 34542 Thlr. 1 Sgr. 8 Pf., also 65,3 Prozent;

---

*) Die Größe der Zentnerzahl im Vergleich zu der Geringfügigkeit der Einnahme von den in der Richtung von Elberfeld nach Düsseldorf transportirten Gütern erklärt sich daraus, daß der Transport größtentheils aus den, von den Zwischenstationen aus transportirten Kalksteinen besteht. Bis zum 19. November 1842 ist dieser Transport für die Hauptstation Düsseldorf verrechnet worden, weil erst von diesem Zeitpunkte an der Güterverkehr für die Zwischenstationen selbstständig organisirt worden ist. Außer den für Rechnung der Gesellschaft versandten Frachten sind im Jahre 1843 nach sämmtlichen Zwischenstationen abgegangen 66690⅓ Zentner mit 2760 Thlr. 26 Sgr. 6 Pf. und von sämmtlichen Zwischenstationen nach den Hauptstationen 191426⅓ Zentner mit 5851 Thlr. 23 Sgr. 9 Pf. Der zahlpflichtige Güterverkehr der Zwischenstationen beträgt also 35,5 Prozent des transportirten zahlpflichtigen Gewichts und 16,3 Prozent des gewonnenen Ertrages.

**) Eine genaue Vergleichung mit dem Jahre 1842 war hier, sowie überall, wo eine solche nicht speziell angezogen ist, theils wegen Verschiedenheit der bestandenen Einrichtungen und Notizführungen, theils wegen Mangels derselben, nicht thunlich.

***) Es ist nicht außer Acht zu lassen, daß die Kosten des Ab- und Zufahrens der Güter innerhalb des Berings der Städte Elberfeld und Düsseldorf in den Frachtsätzen enthalten sind.

c. rohe Produkte, für welche die Fracht nach ganzen **Wagenladungen** bestimmt wird,

341969⅔ Ztr., also 42,8 Prozent oder 12094 Thlr. 5 Sgr., also 22,9 Prozent;

d. Gemüse und sonst auf dem Markte zu Elberfeld verkäufliche **Viktualien**, welche als Passagiergut nach einer besonderen Taxe **behandelt werden**, einschließlich des Freigewichts,

21358⅓ Ztr., also 2,6 Prozent oder 2283 Thlr. 14 Sgr., also 4,3 Prozent;

e. Equipagen (32 Stück von Elberfeld und 80 Stück von **Düsseldorf**)

3745 Ztr., also 0,5 Prozent oder 374 Thlr. 15 Sgr., also 0,7 Prozent;

f. Vieh (1199 Stück Rindvieh, 811 Kälber, 37 Schaafe, 37 Schweine und 231 Ferkel)

10300 Ztr., also 1,3 Prozent oder 933 Thlr. 18 Sgr. 4 Pf., also 1,8 Prozent;

g. Sand, Steine und andere Materialien, welche für Rechnung der Gesellschaft transportirt worden und daher keine Fracht eingetragen haben,

72840⅓ Ztr., also 9,1 Prozent (im Jahre 1842 75757⅓ Ztr.).

Die nach dem Wupperthal versandten Frachtgüter (sub b.) bestanden in Twisten, Wollengarn, Seide, Krapp, Farbehölzern und Farbewaaren, einigen bedeutenden Transporten Apulieröl, Leinöl und Thran, sodann in Spirituosen, Bord- und geschnittenem Bauholz, Kolonialwaaren. Der Transport von Körner- und Hülsenfrüchten hat sich in großen Quantitäten der Bahn zugewendet; dazu gehörten beständige Versendungen von Weizen und Gerste, sowie im Laufe des Sommers mehrere Schiffsladungen aus den Ostseehäfen bezogenen Roggens. Sodann sind bedeutende Partieen rohen Eisens versendet worden. Von Elberfeld aus sind die Fabrikate des Wupperthales, bestehend in Seiden-, Halbseiden- und Baumwollenwaaren, endlich aus den benachbarten Fabrikorten, namentlich von der Enneperstraße, Eisenwaaren zum Transport übergeben worden.

Die rohen Produkte, sub c., bestehen aus Pflastersteinen, Rheinsand, Kies und Kohlen, und wurden nach Elberfeld transportirt. Die Kohlen werden von der Ruhr zu Wasser nach Düsseldorf gebracht.

Außerdem sind von Düsseldorf nach Elberfeld und den Zwischenstationen Ziegelsteine versendet worden, wogegen von Vohwinkel und Hochdahl nach Elberfeld Kalksteine transportirt wurden.

## 29. Vohwinkel-Steeler Eisenbahn.

### a. Geschichte dieses Projekts.

Bereits im Jahre 1826 entstand der Plan, von den, den Städten Barmen und Elberfeld, sowie überhaupt dem bergischen Lande zunächst gelegenen reichen Kohlenrevieren der Mittelruhr eine Palmer'sche Eisenbahn in der Rich-

tung von Steele über Langenberg zu legen; die Zeit war indeß noch nicht reif, und deshalb fehlten die Einsichten und die Mittel.

Einzelne Privaten griffen später die Idee wieder auf und erbauten in den Jahren $18\frac{28}{29}$ von der Einmündung des Deilbaches in die Ruhr bis unterhalb Langenberg eine einfache Pferdebahn, eine Meile lang, welcher, die erste Eisenbahn von dem Umfange in der Provinz, von dem damaligen Gouverneur, dem Oheim des regierenden Königs, dem Prinzen Wilhelm, gestattet wurde, den Namen „Prinz-Wilhelm-Eisenbahn" zu führen. Das Unternehmen gelang vollkommen, indem es den Interessenten nicht nur reiche Dividenden, sondern auch, in Verbindung mit einer, von jenen ins Leben gerufenen neuen Straßenanlage über Neviges nach Elberfeld, dieser Stadt eine Ermäßigung der Kohlenpreise von etwa 30 Prozent verschaffte.

Nach Vollendung der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn war die Nothwendigkeit einer direkten Verbindung derselben mit den Kohlenrevieren der Mittelruhr augenfällig, um so mehr, weil alsdann der Rheinhafen Düsseldorf, eben so wie das gewerbreiche Elberfeld und die industriellen Gegenden des bergischen Landes gleichzeitigen Vortheil dadurch erlangen konnten. Demgemäß wurden die früheren Untersuchungen von einer sich dazu gebildeten Gesellschaft im Jahre 1840 wieder aufgenommen und im Monat Mai desselben Jahres beim Finanz-Ministerium eine Konzession zur Erbauung einer Eisenbahn von Steele über Langenberg nach Vohwinkel, dem Stationsort der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn, beantragt.

Der Finanz-Minister erklärte hierauf mittelst Reskripts vom 3. April 1842, daß er einer Eisenbahn in der gedachten Richtung nicht abgeneigt sei, wenn die Gesellschaft das Baukapital nachzuweisen im Stande wäre.

Bevor die Richtung der Haupteisenbahn von Köln nach Minden nicht festgestellt war, konnte das Unternehmen nicht zur definitiven Entscheidung geführt werden. Als diese Frage jedoch gelöst war, erwirkte die Gesellschaft gleich darauf die erforderlichen Aufnahmen, die Feststellung und die Veranschlagung der Bahnlinie; in Folge hiervon sind bereits 5200 Ruthen der Bahnlinie schon ganz genau veranschlagt, so daß mit deren Bau sogleich begonnen werden kann.

Das hiernach sich herausgestellte Kapital für den Bau der vier Meilen langen Eisenbahn, für deren Ausrüstung, für die Verzinsung während der Bauzeit, für Bildung eines Reservefonds u. s. w. im Betrage von 1,300000 Thaler, wurde durch Aktien-Zeichnungen bereit gestellt und daher unterm 13. Februar 1844, nachdem der Prinz Wilhelm gestattet hatte, auch dem neuen Unternehmen dessen Namen beilegen zu dürfen, und dasselbe sich der Billigung der Behörden zu erfreuen hatte, durch die Gesellschaft dem Königlichen Landrath zu Elberfeld die Bitte vorgelegt, geneigtest zu veranlassen:

daß der Gesellschaft die Konzession verliehen werde, unter dem Namen:

„Prinz-Wilhelm-Eisenbahn"

eine Eisenbahn von der Ruhr der Stadt Steele gegenüber bis Vohwinkel zum Anschluß an die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn zu erbauen und zu benutzen.

Die Regierung zu Düsseldorf beschied hierauf die Gesellschaft unterm 28. Februar desselben Jahres, daß sie den Konzessionsantrag an den Ober-Präsidenten der Rheinprovinz befürwortend überreicht und derselbe die Zusage gegeben habe:

den Antrag ebenfalls befürwortend an das Finanz-Ministerium gelangen zu lassen.

Durch Allerhöchste Kabinets-Ordre vom 21. Juni 1844 erfolgte hierauf die nachgesuchte Genehmigung zum Bau, und steht somit zu erwarten, daß das Unternehmen, zu dessen Ausführung bereits alle nöthigen Vorkehrungen getroffen sind, nun kräftig in Angriff genommen wird.

Zu diesem Zwecke ist bereits die erste Einzahlung von 10 Prozent in den Tagen vom 3. Juli bis 5. August 1844 ausgeschrieben.

Nach ihrer Vollendung wird diese Eisenbahn nicht allein den Besitzern der in unmittelbarer Nähe dieser Bahn liegenden reichhaltigen Kohlenzechen eine ununterbrochene regelmäßige Abfuhr ihres Produkts, dem Ackerbau der Grafschaft Mark durch die vielleicht um fast zwei Drittel billiger werdende Beziehung des als Düngungsmittel sehr beliebten Kalks aus dem in der Nähe von Vohwinkel befindlichen Kalksteingebirge eine große Erleichterung, den Fabrikorten des industriereichen bergischen Landes, sowie Düsseldorf und Gegend wohlfeileres Brennmaterial, sondern auch noch letzterer Stadt eine Theilnahme an dem immer bedeutender werdenden Rhein-Kohlenhandel, der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn aber nach beiden Seiten hin stets volle Ladung geben.

Sollte später noch eine Verlängerung dieser Bahnstrecke von Steele nach Bochum zum Anschluß an die in der Nähe dieser letzteren Stadt vorbeiführende Köln-Mindener Eisenbahn Statt finden können, so würde auch nach dieser Richtung eine wünschenswerthe, bequeme und billigere Kommunikation gesichert werden.

b. Richtung und Länge der Bahn, Steigungs- und Krümmungs-, sowie sonstige Verhältnisse.

Die Bahn beginnt, Steele gegenüber, an der Zeche Gewalt, folgt dem Ruhrthale bis Kupferdreh, von dort dem Deilthale an Dilldorf, Nierenhof, Langenberg vorbei bis Neviges. Die Bahn liegt bis an letztern Ort durchweg im Thale und überall nur so hoch, als das höchste Fluthwasser es bedingt. Alle Stollenmundlöcher der Kohlenzechen im Ruhrthale, sowie im untern Deilthale, stehen deshalb mit derselben in unmittelbarer Verbindung.

Die Kurven haben durchweg den Verhältnissen entsprechende Radien und sind nur bei 4 Anhaltepunkten, wo der Zug dieserhalb schon langsam gehen muß, von 130 Ruthen.

Die Steigungsverhältnisse sind: im Ruhrthale fast horizontal, im untern Deilthale $\frac{1}{150}$ und auf der letzten Strecke vor Neviges $\frac{1}{133}$. Die Länge der Thalbahn von Steele bis Neviges ist 5200 Ruthen. Bei Neviges ist unter günstigen Terrainverhältnissen die Höhe mittelst einer geneigten Ebene und stehender Dampfmaschine auf 500 Ruthen Länge zu ersteigen und mit einer Steigung von $\frac{1}{250}$ auf 300 Ruthen Länge weiterhin, die Wasserscheide zwischen Ruhr und Düssel zu überschreiten. Von dort an geht die

Bahn unter günstigen Kurven- und Steigungsverhältnissen auf eine Länge von 2000 Ruthen bis zum Anschluß an die Elberfeld-Düsseldorfer Eisenbahn zu Vohwinkel.

Diese letztere Meile bietet jedoch mannigfaltige Naturhindernisse dar, indem verschiedene Schluchten und schmale Bergrücken vorkommen, und zuletzt, kurz vor Vohwinkel, ein 120 Ruthen langer Tunnel, der jedoch auch nur, wie die ganze Bahn, für einfache Spur anzulegen ist.

Zwei Drittheile der Bahn sind sehr wohlfeil zu bauen, so daß mit dem beschwerlichen letzten Drittheil der ganze Bau der 4 Meilen langen Bahnstrecke, inkl. Betriebskosten, dennoch für 1,100000 Thlr. gut herzustellen ist. Die Durchschnittskosten einer Meile würden sich demnach auf 275000 Thlr. stellen.

Der Betrieb auf der Steele-Vohwinkler Eisenbahn wird in Relais geschehen.

Eine Lokomotive führt den Wagenzug im Ruhrthale bis Dilldorf, auf welcher Strecke die Kohlenzechen liegen, 6 Mal täglich hin und her; in derselben Zeit führen zwei starke Lokomotive den halbirten Zug von Dilldorf nach Neviges auch 6 Mal hin und her. Eben so oft und gleichzeitig bringt eine Lokomotive den Zug oben vom Maschinenberge nach Vohwinkel hin und zurück. Auf diese Art werden auf der Bahn mit einem Geleise täglich 10000 Scheffel Kohlen gefördert.

Der Personenverkehr wird als Nebensache behandelt.

Auch die geneigte Ebene wird nur einspurig und das Drahtseil läuft auf eine aufwindende Trommel, die nicht in der Erde, sondern 30 Ruthen hinter dem oberen Ende der geneigten Ebene dergestalt über der Erde angebracht ist, daß der Zug darunter wegfahren kann.

Der leere Zug von Vohwinkel nimmt jedesmal (ohne Lokomotive, die oben bleibt und in der Zeit wendet) das Drahtseil mit hinunter und den gleichzeitig unten angekommenen halbirten Zug (welcher wieder gekoppelt worden ist), zieht dann die Maschine wieder herauf. — In Folge dieser Einrichtung braucht das Seil nur halb so lang als bei doppelspuriger Bahn zu sein, und nebenbei wird dasselbe sehr geschont, weil es bei dieser sich 6 Mal täglich wiederholenden Operation nur auf kurze Zeit der Witterung ausgesetzt ist.

Dies wäre das Wichtigste, was sich bis jetzt über die angeführten Punkte sagen ließe; um aber einen nähern Aufschluß über die Rentabilität des Unternehmens zu geben, entlehnen wir aus dem im November 1843 erlassenen Prospektus der Gesellschaft über die Beantwortung der Frage:

> ob die in Rede stehende Unternehmung den Aktionären Aussicht zu einer gesicherten Verzinsung ihrer Gelder darbietet?

das Nachstehende.

Ehe wir hierzu übergehen, machen wir vorab darauf aufmerksam, daß die bisher bestehende Prinz-Wilhelm-Eisenbahn ihren Interessenten eine Dividende von 10000 Thlr. jährlich gewährt. Dieselben sind aber von der Rentabilität des neuen Unternehmens in dem Maaße durchdrungen, daß sie für ihre Anlage kein Kapital in baarem Gelde verlangen, sondern in Aktien der Steele-Vohwinkeler, verlängerten Prinz-Wilhelm-Eisenbahn, nur mit einer

solchen Summe sich betheiligt sehen wollen, welche, zu 10 Prozent Dividende berechnet, einen Ertrag liefert, der dem Einkommen, welches ihnen die Prinz-Wilhelm-Eisenbahn bisher gewährt, gleichkommt. Ein Umstand, der gewiß im Voraus zu den besten Erwartungen über die Einträglichkeit des Unternehmens berechtigen muß.

Von einer Unsicherheit in dem Quantum der über die Steele-Vohwinkeler Eisenbahn zu transportirenden Kohlen kann, im Großen und Ganzen genommen, keine Rede sein, wenngleich kleine Schwankungen vielleicht nicht ausbleiben mögen, die aber nie und unter keinen Umständen zum Nachtheile des Unternehmens ausschlagen können.

Die Massen, durch deren Transport der Bahn hauptsächlich ihre gesicherte und reichliche Einnahme zugeführt werden soll, sind Steinkohlen, ein Gegenstand des Bedürfnisses und nicht des Luxus. Kohlen sind in den Landstrichen, welche durch die Bahn aufgeschlossen werden, durchaus nicht zu entbehren und durch kein anderes Material zu ersetzen. Eine Verminderung des gegenwärtigen Konsums ist unter keinen irgend denkbaren Umständen anzunehmen, wohl aber im Voraus eine gar nicht zu berechnende außerordentliche Vermehrung, wenn, wie hier vorliegt, billigere Transportmittel und fortwährende Abnahme des Holzes, sowie fortwährende Vermehrung der Bevölkerung und der Industrie zusammentreffen.

Die Prinz-Wilhelm-Eisenbahn transportirte schon 600000 Scheffel jährlich, obschon durch sie nur einige wenige Kohlenzechen mit einem kleinen Theil der für die bis Vohwinkel verlängerte Eisenbahn als Absatzpunkte gewonnenen Ortschaften in Verbindung gebracht sind, obgleich ein und mehrere Tage erforderlich sind, um aus ihren jetzigen Niederlagen Kohlen nach diesen Ortschaften zu schaffen, und obgleich sie aus diesen Ursachen die Konkurrenz eben so gut gelegener, ja auch näher liegender Zechen zu bestehen hat.

Wie sehr der Absatz dadurch, daß die Magazine der Steele-Vohwinkeler Bahn den Konsumenten so nahe gerückt werden, daß sie in einem Tage, ohne Nachtquartier zu nehmen, ihren Kohlenbedarf abholen können, ferner dadurch, daß durch den raschen und geregelten Betrieb, den eine Eisenbahn möglich macht, immer frische und unverfälschte Kohlen in den Handel gebracht werden, sich steigern wird, darüber giebt eine, von einer oberbergamtlichen Kommission entworfene Denkschrift näheren Aufschluß.

Die Richtung der Bahn geht von Steele nach Vohwinkel. Ein Blick auf die Karte giebt sogleich die vollste Gewißheit, daß durch sie die kürzeste Verbindung zwischen den Kohlenrevieren der Ruhr und den Fabrikdistrikten des bergischen Landes, sowie durch die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn mit dem Rheine bei Düsseldorf hergestellt wird.

Die Bahn soll ihre Haupteinkünfte vom Transport der Kohlen beziehen. Es fragt sich also nun:

1) Sind Kohlen in hinreichender Menge und Güte in den von der Bahn durchschnittenen Revieren vorhanden, um derselben bei starkem Betriebe auf eine lange Reihe von Jahren ein sicheres Bestehen durch ihren Transport zu gewähren? Diese Frage erledigt sich durch die angestellten

Ermittelungen, indem daraus hervorgeht, daß Jahrhunderte nicht im Stande sind, den in den bezeichneten Revieren lagernden Kohlenreichthum zu erschöpfen, daß die Kohlen in allen nur zu wünschenden Qualitäten vorhanden sind und jeder Konkurrenz mit den Kohlen anderer Reviere kühn die Spitze bieten können.

Diese Frage beseitigt, tritt uns die andere Frage entgegen: können

2) durch die Eisenbahnanlage so viele Kohlen transportirt werden, daß sie durch die Fracht ihr Bestehen findet?

welche sich aber von selbst dahin beantwortet, daß es ja in der Willkür der Verwaltung steht, so große Massen zu transportiren, als sie nur immer will

Wichtiger, und worauf es hier allein ankommt, ist die letzte Frage, nämlich: werden

3) in den durch die Bahnanlage mit den Kohlenzechen der Mittelruhr in Verbindung gebrachten Distrikten so viel Kohlen konsumirt, daß deren Transport bei billigen Fahrsätzen den Aktionären der Bahn einen sicheren Zinsengenuß von ihrem Anlagekapital darbietet?

| | |
|---|---|
| Nach amtlichen Ermittelungen beläuft sich der Konsum von Kohlen in den Gegenden, welche aus den Niederlagen der verlängerten Prinz-Wilhelm-Bahn in einem Tage — mit Ersparung fremden Nachtquartiers — ihren Kohlenbedarf beziehen können, auf Scheffel . . . . . . . | 5,700000 |
| Nimmt man nun an, daß durch die Anlage der Dortmund-Elberfelder Eisenbahn für die Ortschaften Rensdorf, Lüttringhausen, Lennep, Rade vom Wald-Remscheid, Hückeswagen, Wermelskirchen, auch allenfalls für den größten Theil von Barmen, in Abzug zu bringen sind . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 2,000000 |
| so bleiben dem Verkehr der Bahn zugewiesen Scheffel . | 3,700000 |

Nehmen wir nun aber ein ungleich geringeres Quantum an, setzen wir voraus, daß auch auf andern Wegen die Konsumenten sich ihren Kohlenbedarf verschaffen würden, eine Voraussetzung, die zwar jedes vernünftigen Grundes ermangelt, da die Eisenbahn das wohlfeilste und bequemste Transportmittel darbietet, auch eine kürzere und folglich billigere Bezugsquelle gar nicht zu eröffnen ist, und gerade umgekehrt, die eben durch die projektirte Anlage herbeigeführte Ermäßigung der Frachtpreise nur einen ganz außerordentlich günstigen Einfluß auf die Vergrößerung des Kohlenverbrauches äußern kann. Diese Ermäßigung der Frachtpreise können wir gleich durch ein Beispiel auf das schlagendste darthun. Bisher war die Fracht vom Anfangspunkte der Prinz-Wilhelm-Eisenbahn bis Elberfeld — bei den bis aufs äußerste gedrückten Fahrpreisen für den Landfuhrmann — zu 4½ Sgr. pro Scheffel Kohlen festgestellt, durch die Verlängerung der Eisenbahn bis Steele und Vohwinkel würde die Fracht auf 2½ Sgr. für diese Strecke sinken, also eine Ermäßigung von 44 Prozent erzielt werden.

Berücksichtigen wir jedoch alle diese der Steigerung des Kohlenabsatzes so ganz außerordentlich günstigen Momente hier gar nicht, sondern nehmen wir die Masse der in den durch die Bahn aufgeschlossenen Bürgermeistereien: Ratingen, Hubbelrath, Gerresheim, Hilden und Düsseldorf im Kreise Düs-

seldorf, — Hardenberg, Velbert, Wülfrath, Mettmann, Haan, Kronenberg, Elberfeld im Kreise Elberfeld, — Gräfrath, Wald, Morscheid, Richrath, Opladen, Dorf, Solingen im Kreise Solingen, — von den Bahnhöfen zu Düsseldorf, Gerresheim, Erkrath, Hochdahl, Haan, Elberfeld, Vohwinkel, Neviges, Langenberg und Dilldorf abzusendenden Kohlen nur zu einem Minimum an von . . . . . . . . . . . . . . Scheffel 2,000000

fügen wir hinzu, daß in Düsseldorf zum Absatz auf dem Rheinstrome nur abgesetzt werden, . . . . . . . . Scheffel 1,000000

so bewegen sich über die Bahn Scheffel 3,000000

Die Mittelruhr hat seither an 5 Millionen Scheffel Kohlen dem Rheine zugeführt, mithin ist die Annahme von 1 Million Scheffel zum Absatz auf dem Rheine aller Wahrscheinlichkeit nach nicht allein unter der Wirklichkeit, sondern ganz außer allem Verhältnisse gering, besonders wenn man sich stets vor Augen hält, wie vielfachen Hemmnissen der bisherige Abfuhrweg der Kohlen zum Rhein, die Ruhr, unterworfen ist. Eben so wird das immer nothwendiger werdende Bedürfniß, die Kohlen in ihrer bestmöglichsten Beschaffenheit in den Handel zu bringen, wodurch ein 20 bis 30 Prozent höherer Verkaufspreis erzielt werden wird, der Bahn enorme Kohlenmassen zu transportiren bringen, denn nur durch sie wird es möglich, die frisch geförderten Kohlen täglich, ohne sie durch mehrmaliges Umladen in Qualität und Quantität zu verringern und in den von den Abnehmern gestellten Fristen nach dem Rheine zu bringen.

Setzen wir den Frachtsatz auf der ganzen Strecke zu 2 Sgr. pro Scheffel, so gewähren die Kohlen allein schon eine Einnahme von 200000 Thlr.

Die Bahn wird kosten an . . . . . . . . . . . . 1,100000 Thlr.

also inklusive der Einschätzung der Prinz-Wilhelm-Eisenbahn zu . . . . . . . . . . . . . . . . . . 100000 „

im Ganzen . 1,200000 Thlr.

Eine Verzinsung zu 5 Prozent macht . . . . . . . 60000 „

die Betriebskosten der Bahn zu 45 Prozent der Brutto-Einnahme gerechnet . . . . . . . . . . . . . . 90000 „

150000 Thlr.

Bei den Vorzügen, welche die Bahn durch die wohlfeile Beschaffung des in den Betriebskosten gewöhnlich eine Hauptrolle spielenden Heizungsmaterials, bei Selbstgewinnung der Coaks am Ursprungsorte, genießt, bei der Rücksicht endlich, daß auf ihr ein so schneller und dadurch kostbarer Betrieb nicht nothwendig erscheint, müssen die Betriebskosten sich unter dem Mittel aller übrigen Eisenbahnen herausstellen, so daß der hier für Betriebskosten angenommene Prozentsatz gewiß nicht erreicht wird. Die Verzinsung des Anlagekapitals ist also nicht allein auf das vollständigste erreicht, sondern es verbleibt noch ein reicher Ueberschuß von 50000 Thlr. zu Dividenden.

Es erscheint hier nicht überflüssig, noch besonders darauf hinzudeuten, daß bei Annahme der abzusetzenden Kohlen der niedrigste Maaßstab angenommen worden, während bei dem Kostenpunkte, sowohl bei der Anlage als bei den Betriebskosten, der höchste zu Grunde gelegt ist.

Bis jetzt haben wir uns nur darauf beschränkt, den Transport der Steinkohlen über die Steele-Vohwinkeler Eisenbahn im Auge zu behalten, und wie es nicht zu leugnen ist, bildet er auch die Basis und das sichere Fundament für die ganze Anlage. Allein damit ist keineswegs gesagt oder soll gesagt sein, daß er die einzige Quelle ist, woher die Anlage ihre Einnahme zu beziehen hat. Nein, es stehen der Bahn noch sehr wichtige Hülfsquellen zu Gebote, die ihr, wenn auch genau noch nicht zu berechnende, doch jedenfalls sehr in Betracht kommende Einkünfte sichern.

Die Bahn durchschneidet auf ungefähr eine Meile Entfernung ein höchst reichhaltiges Kalksteingebirge, wo bis jetzt schon 5- bis 600000 Scheffel Kalk jährlich gebrannt werden und die Nachfrage sowie die Fabrikation in stetem Steigen begriffen ist. Setzen wir voraus, daß durch die wohlfeilere Ablieferung des Brennmaterials der Kalk billiger hergestellt werden kann, sowie, daß durch die billigere Versendung die Preise desselben bedeutend sinken müssen, setzen wir voraus, daß durch die billigeren Preise auch die Bewohner des fruchtbaren rechten Uferstrichs der Ruhr in den Stand gesetzt werden, sich des Kalkes zur Düngung ihrer Felder zu bedienen — Voraussetzungen, die unter den vorliegenden Umständen zu Gewißheiten sich erheben —, so kann es nicht fehlen, daß die Kalkgewinnung in der von der Bahn durchschnittenen Gegend sich auf staunenswerthe Weise erhöhen wird und somit der Bahn eine Quelle reicher Einnahmen eröffnen, sowie derselben sehr erhebliche Rückfrachten liefern werde.

Die von der Steele-Vohwinkeler Eisenbahn durchschnittene Gegend gehört zu der bevölkertsten und betriebsamsten der Provinz. Die durch ihre Industrie sich auszeichnenden Städte: Werden, Kettwig, Essen, Hattingen, Langenberg, Neviges, Velbert, sowie die Ortschaften Steele, Sellinghausen, Wattenscheid u. s. w. und die sehr bedeutsamen Etablissements zu Dalhausen, Horst, Steele, Kunstwerk, Spillenberg, die in häufigem Verkehr mit Elberfeld und mit dem Bergischen, sowie mit Düsseldorf stehen, liegen theils unmittelbar an, theils in der Nachbarschaft der Bahn.

Fünf Eilposten hin und her durchschneiden täglich mit häufigen Beiwagen diese Gegend, so daß auch ein nicht außer Acht zu lassender Personenverkehr für das Unternehmen in Aussicht steht, da die tägliche Erfahrung lehrt, daß die Personen-Frequenz durch Eröffnung neuer Eisenbahnen auf eine, alle Berechnung übersteigende Weise sich steigert. Sonstige Gegenstände, Getreide — in erheblichen Quantitäten —, Baumaterialien, Handelsgüter und was sonst hierher gehört, können wir billig bei Seite liegen lassen.

Fassen wir nun zum Schlusse alles vorher Aufgeführte in kurzen Worten zusammen, so hat sich herausgestellt, daß die Steele-Vohwinkeler Eisenbahn eine reichliche Verzinsung des Anlagekapitals für eine lange Reihe von Jahren mit völliger Sicherheit blos durch den Kohlentransport bietet, daß ihr durch die sonst zu Gebote stehenden Hülfsquellen, des Kalktransports, des Personenverkehrs rc., noch eine sehr bedeutende Einnahme zufließen wird, die nach Umständen theils zu Reservefonds, theils zu Dividenden an die Aktionäre zu verwenden ist, und daß also diese Eisenbahnunternehmung zu den-

jenigen zu zählen sein wird, auf welchen mit größter Sicherheit, mit größter Aussicht auf dauernd lohnenden Gewinn die dazu erforderlichen Kapitalien verwendet werden.

30. Die 17 Kohleneisenbahnen an der Ruhr und die Luisenthaler Kohleneisenbahn an der Saar.

Während die für den öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen die Aufmerksamkeit der ganzen Welt auf sich ziehen, finden sich in den preußischen Rheinprovinzen noch Eisenbahnen, die dem größern und entferntern Publikum fast ganz unbekannt sind, obgleich sie für die Industrie doch einen unleugbaren Werth haben. Es wird daher nicht ohne Interesse sein, den hierüber durch v. Malinowsky aus authentischen Angaben entworfenen Aufsatz kennen zu lernen, um so mehr, da sie ihrer Entstehung nach fast sämmtlich älter sind als alle unsere jetzigen Eisenbahnen.

Die in Rede stehenden Eisenbahnen liegen alle in der Nähe der Ruhr zwischen dem 24° 33′ und 25° 5′ östlicher Länge, und zwischen dem 51° 20′ 30″ und 51° 28′ 45″ nördlicher Breite, in einem Flächenraum von etwa $5\frac{1}{4}$ Meilen Länge und $2\frac{1}{10}$ Meilen Breite, also von circa $10\frac{1}{2}$ □Meilen, und sind für bergbauliche Zwecke, namentlich zur Abführung der Steinkohlen aus den unerschöpflichen Kohlenlagern dieser Gegend, bestimmt. Sie laufen zu dem Ende von einer zur ersten Aufnahme jener Produkte eingerichteten, an der schiffbaren Ruhr oder an einer frequenten Landstraße gelegenen Niederlage aus, berühren zum Theil die Nähe mehrerer Gruben und endigen an irgend einem bedeutenden Schacht. Von ihrer technischen Einrichtung, sowie von der Art ihres Betriebes, kann zwar außer der Angabe, daß sie im Allgemeinen aus Holzbahnen mit Plattschienen bestehen, und theils durch Pferde, theils durch Menschenkräfte betrieben werden sollen, nichts mitgetheilt werden, allein über ihre Lage und über einige andere Verhältnisse ist Folgendes bemerkenswerth:

a. **Die Prinz-Wilhelms-Eisenbahn.** Dieselbe geht auf der Straße von Langenberg nach Hattingen am Scheidewege bei Steinbrink links ab, folgt in nordwestlicher Richtung dem Lauf des Deylbachs, wendet sich dann nach der Ruhr und geht an deren linkem Ufer bis zum Himmelsfürster Stolln, Heisingen gegenüber und in der Nähe von Byfang. Sie hat an und für sich eine Länge von 3500 Lachter oder 0,97 preußische Meilen, berührt Eisenhammer, Kupferhammer zwischen Brockhaus und Dillendorf, geht an den Gruben Mell, Steingatt, Neuglück und Schmierfuß vorbei und überschreitet sieben Mal den ziemlich breiten Deylbach. 1840 erhielt sie auf ihrer Ostseite folgende Zweige:

1) 0,01 Meile lang, 0,03 Meilen vom Ende der Hauptbahn rechtwinklig abgehend zu einem Stolln.
2) 0,03 Meilen lang, eben so 0,03 Meilen weiter südlich.
3) 0,10 Meilen lang, dicht daneben auf der Südseite und anfänglich gleichlaufend, später sich südöstlich wendend nach der Grube Moll von Beisenkanig.

Digitized by Google

Diese Eisenbahn war, wie die sechs folgenden, bereits im Jahre 1826 vorhanden und führte den Namen Deylbacher Eisenbahn; 1827 aber erhielt sie mit Genehmigung Sr. Königl. Hoheit des Prinzen Wilhelm von Preußen (Oheims Sr. Majestät des Königs), Höchstwelcher zugleich das Protektorat derselben anzunehmen geruhte, ihre gegenwärtige Benennung. Sie hat bisher den Aktionären einen jährlichen Ertrag von 10 Prozent geliefert, und in neuester Zeit dadurch eine besondere Bedeutung bekommen, daß sie nunmehr bestimmt ist, nördlich nach Steele und südlich über Langenberg nach Vohwinkel in der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn verlängert zu werden, um der Abführung der Steinkohlen, namentlich nach dem Rheine hin, eine weitere Ausdehnung zu geben, als dies bisher auf der Ruhr wegen ihres bald zu hohen, bald zu niedrigen Wasserstandes, welcher letztere zugleich eine Menge, die Schifffahrt noch mehr beschränkende Schleusen nöthig gemacht hat, möglich war. (Wir haben hiervon unter Steele-Vohwinkeler Eisenbahn das Nähere erwähnt.)

b. Die Ruhr-Wilhelms-Eisenbahn. Sie geht 0,58 Meilen südöstlich von Steele bei der an der Ruhr südöstlich von Eiberg liegenden Niederlage ab, in gerader Richtung nordöstlich nach der Grube General und Erbstolln, und hatte 1826 eine Länge von 0,07 Meilen. Das Jahr darauf wurde sie in ihrer ursprünglichen Richtung verlängert, bis sie in ihrem weiteren Lauf unter verschiedenen Krümmungen den Göpelschacht Wilhelm erreichte und nunmehr eine Länge von 0,42 Meilen hatte. Zugleich erhielt sie noch etwa 0,03 Meilen von ihrem Ende einen Zweig von 0,08 Meilen Länge nach dem sogenannten neuen Schacht.

c. Die Dahlhausener Eisenbahn. Sie fängt 0,16 Meilen südöstlich von der vorigen bei der Niederlage an der Ruhr an, geht bei Dahlhausen vorbei, berührt hier die Grube Generalstolln Nr. 1., wendet sich dann nordöstlich und erreicht in gerader Richtung den Göpelschacht General und Himmelskrone. Ihre Länge betrug 1826 0,21 Meilen, im folgenden Jahre wurde sie aber bis zum Schacht Constanz-August verlängert und etwa 0,03 Meilen von ihrem Ende in derselben Richtung mit einem Zweig von 0,08 Meilen Länge bis zu dem Stolln Christ und Hülfe Gottes versehen. Ihre Gesammtlänge betrug hiernach ohne den Zweig 0,33 Meilen.

d. Die Heintzmann'sche Eisenbahn. Auf dem Wege von Hattingen nach Linden, 400 Schritt östlich von der Ruhrbrücke bei der Niederlage anfangend, geht dieselbe an dem rechten Ufer der Ruhr entlang und erreicht in einem Bogen den Stolln St. Mathias. Sie ist genau 0,25 Meilen lang.

e. Die Brockhauser Eisenbahn. Ihr Anfangspunkt liegt 0,68 Meilen nordwestlich von Blankenstein am rechten Ufer der Ruhr, Kosthaus gegenüber, bei der Niederlage. Sie geht in gerader nordöstlicher Richtung bei Brockhaus zum Carl-Friedrichs-Erbstolln, und dann in nordwestlicher Richtung (gegen Bochum) mit einigen Krümmungen zum Carl-Friedrichs-Oberstolln. Ihre Länge beträgt 0,28 Meilen.

f. Die Hardensteiner Eisenbahn, eine der längsten von den hier genannten, beginnt etwa eine halbe Meile südöstlich von Herbede auf der

Westseite der Wupperfeld-Wittener Straße bei der Niederlage, läuft dann in nördlicher Richtung mit vielen Krümmungen an dem Muttenbach entlang bis zur Grube Nachtigall in der Nähe des linken Ufers der Ruhr, und hatte 1826 in dieser Strecke eine Länge von 0,58 Meilen. 1827 aber wurde sie um 0,11 Meilen bis an die Niederlage an der Ruhr verlängert, nachdem sie den Schacht Neptun berührt hat, und nun 0,69 Meilen lang ist. Von derselben geht etwa 0,36 Meilen vom Anfangspunkt östlich ein 0,03 Meilen langer Zweig nach der Grube Tagetrieb ab. An der Bahn liegen auch die Gruben Theophilus, Morgenstern, Louisenglück, Turteltaube, Frielinghaus und mehrere andere in der Nähe. Sie hat nunmehr an jedem Ende einen Abführungspunkt.

g. Die Schleebuscher Eisenbahn. Diese fängt auf der Straße von Schwelm nach Hagen am linken Ufer der Ennepe, Stennert gegenüber, bei Niederlage und Fabriken an, läuft erst in nordwestlicher und dann in westlicher Richtung mit vielen Krümmungen durch die Berge bis nach dem Schacht Friederika, östlich und in der Nähe von Schleebusch und südlich von Voßhöfen. Sie ist mit der unter a. genannten die längste und ebenfalls 0,97 Meilen lang. Mehrere Schachte liegen in der Nähe des Endes dieser Eisenbahn. Sie durchschneidet die dortigen Chausseen viermal, namentlich die Straße Vogelsang-Grunewald, Nirgma-Herdecke und die Schleebuscher Kohlenstraße.

Wenn nun auch der Ursprung dieser Eisenbahnen für jetzt nicht näher nachgewiesen werden kann, so läßt sich doch annehmen, daß sie zum Theil schon eine geraume Zeit früher als 1826 bestanden haben mögen. Die Geschichte der Eisenbahnen sagt, daß die deutschen Bergwerks-Eisenbahnen Veranlassung gegeben haben, in England ähnliche Einrichtungen zu treffen, und daß dann durch die Anwendung der Dampfkraft dieser Zweig der Industrie allmälig zu der jetzigen Stufe seiner Ausbildung gelangt sei.

Bemerkenswerth bleibt es aber, daß die Ruhr-Eisenbahnen hiernach im Laufe eines Jahres eine Ausdehnung erhielten, die auf einen ganz besondern Umstand schließen läßt, von dem man aber ohne nähere Andeutungen außer Stande bleibt, eine nur einigermaßen genügende Auskunft zu ertheilen, denn außer der schon oben erwähnten Verlängerung mehrerer Bahnen wurden 1827 noch die folgenden neu erbaut:

h. Die Sellerbecker Eisenbahn. Diese beginnt 0,04 Meilen nordwestlich von Mühlheim bei der Niederlage an der Ruhr, durchschneidet die Straße Düsseldorf-Münster, läuft dann parallel mit der Straße Mülheim-Borbeck, durchschneidet diese mit einer östlichen Wendung bei Eppinghofen, geht durch diesen Ort und erreicht mit verschiedenen Krümmungen in nordöstlicher Richtung den Maschinen-Schacht. Länge 0,56 Meilen. Im Jahre 1840 war sie noch unverändert.

i. Die Ruhr-Neuemißgunst-Eisenbahn. Etwa eine achtel Meile nördlich von Herbede am rechten Ufer der Ruhr bei der Niederlage anfangend, läuft mit vielen Krümmungen nördlich, dann westlich und zuletzt nordöstlich

bis zur Zeche Neuemißgunst. In der Nähe ihres Endes liegt der Stolln Glücksburg. Sie ist 0,65 Meilen lang.

k. Die Eppendorfer Eisenbahn. Sie beginnt an der Südseite der Straße von Steele nach Bochum, 0,11 Meilen vor dem Durchschnittspunkt der von Hattungen nach Norden laufenden Galenscher Kohlenstraße bei der Niederlage, und führt in südlicher und südwestlicher Richtung zum Maschinenschacht Eppendorf, nordwestlich von Eppendorf. Länge 0,26 Meilen.

l. Die Altenbochumer Eisenbahn. An der Südseite der Straße von Bochum nach Witten, 0,18 Meilen von Bochum bei der Niederlage anfangend, geht sie in gerader südwestlicher Richtung zum Maschinenschacht. Ihre Länge beträgt 0,06 Meilen. In der Nähe liegt der Stolln Friederika.

m. Die Orion-Eisenbahn fängt östlich von Herbede bei der Niederlage an der Ruhr an, überschreitet erst südlich einen Arm der Ruhr, läuft dann östlich am Stolln St. Johannes vorbei und wendet sich hiernach südlich zum Schacht Orion. Länge 0,10 Meilen.

n. Die St. Johannes-Eisenbahn verbindet den eben genannten Stolln St. Johannes in gerader nordöstlicher Richtung mit dem Stolln bei der Niederlage an der Ruhr und ist 0,04 Meilen lang.

o. Die Helena-Eisenbahn. Ihr Anfangspunkt liegt 0,06 Meilen südwestlich von dem der Eisenbahn Ruhr-Neuemißgunst bei der Niederlage an der Ruhr. Sie geht in östlicher Richtung zum Schacht in der Zeche Helena, Herbede gegenüber, und ist 0,04 Meilen lang.

p. Die Hammerbank-Eisenbahn beginnt etwa eine achtel Meile westlich von Witten bei ihrer Niederlage an der Ruhr, zieht sich westlich am rechten Ufer des Flusses entlang und endigt beim Schacht in der Zeche Hammerbank unweit Heven. Länge 0,04 Meilen.

q. Die Neusteinkuhl-Eisenbahn, östlich von den vorigen bei ihrer Niederlage an der Ruhr anfangend, geht in nordöstlicher Richtung zum Schacht in der Zeche Neuesteinkuhl. Länge 0,05 Meilen.

Ob diese Eisenbahnen in neuerer Zeit noch weiter ausgedehnt sind, muß für jetzt dahingestellt bleiben; nur von einer wissen wir, die nachmals in der Zeit bis zum Jahre 1840 erbaut wurde, diese ist

r. die Hinsbecker Eisenbahn. Dieselbe beginnt etwa 0,83 Meilen südlich von Steele am linken Ufer der Ruhr in der Nähe der Mündung des Deylbaches, der Zeche Mühlmanns Dickebank gegenüber, bei der Niederlage von Mutter und Tochter, zieht sich erst nordöstlich am linken Ufer des Deylbaches entlang, wendet sich hierauf fast südlich gegen die Westseite der Prinz-Wilhelms-Eisenbahn, durchschneidet letztere bei Haus Bredde und geht dann östlich und südöstlich bis zu den Gruben in der Gemeinde Hinsbeck. Ihre Länge beträgt 0,125 Meilen.

Die Gesammtlänge dieser 17 Eisenbahnen beträgt also 6,02 Meilen.

Außer diesen angeführten Kohleneisenbahnen bestehen aber bei allen Kohlenbergwerken ähnliche Pferdebahnen, zwar blos für den Kohlentransport bestimmt, allein eben so interessante Elemente für die Geschichte des Eisenbahn-

wesens als die obigen. Zu wünschen wäre es, daß die sämmtlichen bestehenden Kohleneisenbahnen Deutschlands mit gehöriger Muße und Kenntniß gezeichnet und dargestellt würden. Viele unter ihnen bestehen schon lange und dennoch sucht man sie vergebens auf einer Karte. Eben so wie an der Ruhr existiren mehrere solcher Kohleneisenbahnen an den verschiedenen Bergwerken der Saar; sie sind aber fast alle von geringer Dimension, nur die Luisenthaler macht eine Ausnahme, indem sie sich auf eine Länge von fast 1 Meile erstreckt. Sie hat zwei Mündungen; die eine geht über die Chaussee und füllt hier in einem weiten großartigen Lager die Kähne der Saar zum Transport auf diesem Flusse und der Mosel, auch zu den benachbarten Kanälen; die andere endet am Bergabhange vor der Chaussee und mündet vor dem Aufladeort der Frachtfuhren, welche hier größtentheils für Frankreich laden und über Burbach, Malstat, St. Johann und Forbach ihre Ladungen nach den 3 Bischofthümern Metz, Toul und Verdun, nach Nancy, ja bis Vitry, Chaumont und Epinal verfahren. In der Hauptstraße von Saarbrück bilden solche Kohlenfuhren mit 1 bis 6 Pferden bespannt, eine ununterbrochene Reihe. Sie kommen in der Regel leer an, bringen aber auch manchmal Salz mit, oder Chausseesteine von Spichere.

Die Eisenbahn steigt nun von hier den Berg hinan zu dem östlichen Abhange des Eromerbaches, und hat nach vielen Seiten Ausläufer zu Eingängen der Stolln; schon gleich unten bei dem Ladeorte befindet sich einer. Der oberste Theil der Bahn wird erst jetzt ausgeführt; er ist in dem schwierigen Terrain nicht ohne große Kunstarbeiten und hat vorzüglich bedeutende Dämme. Ueberall ist sie doppelgeleisig. Die Kronenbreite des Dammes ist circa 12 Fuß. Die zu diesen Kohlenfuhren dienenden Wagen sind ganz klein, und ein Pferd zieht 8 bis 12 solcher voll geladenen Wagen nach dem Ufer der Saar hinab. Die Schienen sind jedes Stück 2 Fuß lang, in sogenannter Winkelform, das heißt Plattschienen mit einer Erhöhung nach innen, so daß die Räder der Wagen keinen Kranz zu haben brauchen. Das Schienenpaar jedes Geleises hat einen Zwischenraum von etwa 2 Fuß, weil die Wagen nur so breit sind. Zwischen den beiden Geleisen ist ein Raum von etwas mehr als einem Fuß, und von den Geleisen bis zum Rande der Krone ist ein Raum von je 3 Fuß Breite für den Fuhrmann und den Fußgänger. Diese Bahnen gehen unterirdisch durch die Stolln fort.

## 31. Eisenbahn zwischen Elberfeld und Köln.

### a. Geschichte dieses Projekts.

Im April 1844 bildete sich zur Herstellung dieser Eisenbahn in Elberfeld ein Komité, welches unterm 15. April 1844 einen Prospektus erließ, den wir in dem Nachstehenden mittheilen, weil er uns am besten über die Verhältnisse der projektirten Bahn, so wie über die Bedingungen zur Einzeichnung, den nöthigen Aufschluß giebt.

„Die Eisenbahn zwischen Elberfeld und Dortmund steht, nachdem der Staat seinen Zutritt mit einer Million Thaler zugesagt, die übrigen drei Mil-

Digitized by Google

lionen Thaler in Privatzeichnungen untergebracht, die Statuten nach den Anforderungen des Staates von den Aktionären angenommen worden sind, als ein gesichertes Unternehmen da. Von Dortmund wendet sich die Staats-Eisenbahn westlich dem Rheine, östlich der Weser und Elbe zu, und nördlich ist für die Strecke bis Münster das Kapital durch Privatzeichnungen zusammengebracht, so daß im Norden der Weg zur Ems, nach Nordholland und Bremen angebahnt ist.

Es fehlt nun noch den Städten Elberfeld und Barmen, den Centralpunkten der Bergisch-Märkischen Fabrikgegend, also auch diesen Fabrikgegenden selbst, in westlicher und südlicher Richtung, neben der Bahn nach Düsseldorf, die direkte Verbindung mit Köln. Der geradeste Weg dahin, in einer für Eisenbahnen praktikabeln Linie, geht über Vohwinkel, Haan, Hackhausen, Leichlingen, Opladen, Küpersteg und Mülheim. Die ganze Länge dieser Linie beträgt fast genau 6 Meilen. Die wichtigen Fabriksörter Gräfrath, Wald und Solingen liegen dem Bahnzuge nahe, und kann von Sonnborn bis Leichlingen, eine Strecke von kaum 3½ Meilen, in dem stark gekrümmten Wupperthale mit verhältnißmäßig geringen Kosten eine Seitenbahn für Pferdebetrieb angelegt werden, welche für die wichtigen Fabrikgegenden von Remscheid, Solingen, Kronenberg, Lennep, Hückeswagen eine bequeme und wohlfeile Verbindung mit der Hauptbahn vermitteln würde *).

Das Anlage-Kapital dieser Seitenbahn ist, einschließlich der Betriebsmittel, von dem Ober-Ingenieur Herrn Maertens zu 400000 Thlr. überschlagen worden, während dieselbe Strecke in einer Lokomotivbahn, mit Kurven von 300 Ruthen Radius ausgebaut, der vielen Ueberbrückungen und mehrerer Tunnel wegen, 2½ Millionen Thaler kosten würde. Der Pferdebetrieb gewährt den Vortheil, daß die Wagen für Personen- und Güterbeförderung überall anhalten können, und dadurch die vielen einzelnen gewerblichen Anlagen und Kommunikationspunkte des Wupperthales dem Eisenbahn-Verkehre angeschlossen werden. Bei den gewöhnlichen Tarifsätzen von 6 Pfennigen für den Zentner und die Meile, so wie von 4 und 2½ Sgr. Personengeld für die Meile der 2. und 3. Wagenklasse, wird die Seitenbahn ihr Anlage-Kapital reichlich verzinsen.

Schon zur Zeit der Verhandlungen über die Rhein-Weser Bahn hat der Staat die Richtung der Bahnlinie von Köln nach Elberfeld, wie sie vorstehend bezeichnet worden ist, als die Hauptrichtung anerkannt, die Richtung auf Düsseldorf aber nur als eine nützliche Nebenlinie betrachtet wissen wollen, und dieselbe in diesem Sinne, und unter ausdrücklichem Vorbehalt einer direkten Eisenbahn-Verbindung zwischen Elberfeld und Köln, konzessionirt. Von Deutz bis Düsseldorf sind 5, von Düsseldorf bis zum Schlachthause in Elberfeld 3¾ Meilen; die Bahnlinie von Deutz über Düsseldorf nach Elberfeld hat demnach eine Länge von 8¾ Meilen, ist daher 2¾ Meilen oder

*) Diese Pferdebahn hätte dieselbe Spurweite wie die Hauptbahn; dieselben Personen- und Frachtwagen durchliefen beide Bahnen. Man kann die Geschwindigkeit beim Personenverkehr auf der Lokomotivbahn zu 4 Meilen, auf der Pferdebahn zu 2 Meilen für die Stunde annehmen.

46 Prozent länger als die direkte Linie. Also auch abgesehen von dem nothwendigen Wagenwechsel für Personen und Güter in Düsseldorf, den Hemmnissen der Seilebene, den sehr hohen Tarifsätzen der Düsseldorf-Elberfelder Bahn für den Personen- und Frachtverkehr wird bei der Benutzung der direkten Linie 46 Prozent, und, unter Berücksichtigung der genannten Verkehrsbelästigungen auf dem Umwege, weit mehr noch an Zeit und Kosten erspart *).

Die Stadt Köln hat gegen 80000 Einwohner; sie ist einer der bedeutendsten Handelsplätze Deutschlands, der Knoten der rheinischen Eisenbahnen und Wasserstraßen; sie wird immer mehr und mehr die Hauptstation der Straßen werden, welche den civilisirteren Theil von Europa von Süden nach Norden, so wie von Westen nach Osten durchschneiden. — Die Schwesterstädte Elberfeld und Barmen haben ebenfalls gegen 80000 Einwohner; sie treiben den ausgedehntesten Handel, und bilden den Mittelpunkt der gewerbreichsten Gegend Deutschlands, in welcher 20000 Menschen auf der Quadratmeile wohnen. Köln und das Wupperthal liegen nur 6 Meilen von einander entfernt. Der Verkehr zwischen solchen Städten muß ein ungewöhnlich großer sein. Durch keine andere Eisenbahn und durch keine Wasserstraße wird derselbe geschmälert.

Nach offiziellen Angaben bewegten sich auf denjenigen Straßen östlich von Köln, deren Verkehr größtentheils der projektirten Eisenbahn zufallen wird, im Jahre 1841 = 49036 Postreisende, während vor Eröffnung der Düsseldorf-Elberfelder Bahn nur 20000 Personen zwischen letzteren Städten

---

*) Die folgenden Angaben liefern den näheren Beleg zu vorstehenden Behauptungen. Es beträgt die Entfernung

| | | |
|---|---|---|
| von Deutz bis Düsseldorf | 5 | Meilen |
| von Düsseldorf bis zum Schlachthause in Elberfeld | 3¾ | „ |
| also von Deutz bis Elberfeld über Düsseldorf | 8¾ | „ |
| von Deutz bis Elberfeld direkt | 6 | „ |
| von Deutz bis Elberfeld durchs Wupperthal | 6½ | „ |

Die Fahrzeit wird betragen

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| von Deutz bis Düsseldorf | 1 | Stunde | 15 | Minuten |
| Aufenthalt in Düsseldorf | — | „ | 20 | „ |
| von Düsseldorf bis Elberfeld | 1 | „ | 15 | „ |
| von Köln bis Deutz | — | „ | 15 | „ |
| also von Köln bis Elberfeld über Düsseldorf | 3 | Stunden | 5 | Minuten |
| von Köln bis Elberfeld, inkl. der Omnibusfahrt von Deutz bis Köln | 1 | „ | 45 | „ |

Die Güterfracht wird betragen, einschließlich Umladen, oder des Transports bis zum Empfänger, für den Zentner

| | | |
|---|---|---|
| von Deutz bis Düsseldorf | 3 | Sgr. |
| sie beträgt von Düsseldorf bis Elberfeld | 3 | „ |
| also von Deutz bis Elberfeld über Düsseldorf | 6 | Sgr. |
| von Deutz bis Elberfeld direkt | 3½ | „ |
| von Deutz bis Elberfeld pro Fuhre jetzt | 6 bis 7 | Sgr. |

| Das Personengeld wird betragen: | I. Kl. | II. Kl. | III. Kl. |
|---|---|---|---|
| von Deutz bis Düsseldorf | 30 Sgr. | 20 Sgr. | 12½ Sgr. |
| es beträgt von Düsseldorf bis Elberfeld | 25 „ | 18 „ | 12½ „ |
| also von Deutz bis Elberfeld über Düsseldorf | 55 Sgr. | 38 Sgr. | 25 Sgr. |
| Es wird betragen von Deutz bis Elberfeld direkt | 36 „ | 24 „ | 15 „ |
| Es beträgt jetzt mit der Post | — „ | 45 „ | — „ |

In vorstehender Berechnung ist die Fracht für einen Zentner zu 6 Pf., und das Personengeld für die verschiedenen Wagenklassen resp. zu 6, 4 und 2½ Sgr. die Meile angenommen worden.

mit der Post reiseten. Auch ist die Wegegeld-Einnahme auf den Straßen zwischen Köln und der bergischen Fabrikgegend bedeutender als sie vor 3 Jahren auf der Düsseldorf-Elberfelder Straße war.

Wenn demnach die vorjährige Einnahme der Düsseldorf-Elberfelder Bahn, mit 44000 Thaler für die Meile, als Minimum der Rentabilitäts-Berechnung der Elberfeld-Kölner Eisenbahn, einschließlich der Seitenbahn, zum Grunde gelegt wird, so ist das Uebergewicht der Kölner Linie, namentlich in ihrer doppelten Verzweigung, so wie die Verkehrsvermehrung durch den Anschluß an die großen Landesbahnen, ganz außer Acht gelassen, und jene Summe unzweifelhaft viel zu niedrig gegriffen worden.

Die Haupt-Bahnlinie liegt von Elberfeld bis zum Wupper-Uebergange vor Sonnborn auf $\frac{1}{2}$ Meile Länge ziemlich horizontal; dann ersteigt sie in einer Strecke von $\frac{1}{3}$ Meile, mit 1 : 205 Steigung, die Wasserscheide bei Vohwinkel. An diese schließt sich eine schwach geneigte Strecke von $\frac{2}{3}$ Meilen an, die bis in die Gegend von Haan reicht; von da ab fällt die Linie mit 1 : 150 auf $2\frac{1}{2}$ Meilen Länge, und die letzte Strecke von 2 Meilen hat nur noch ein fast unmerkliches Fallen. Diese Neigungsverhältnisse sind in der Richtung von Elberfeld nach Köln als sehr günstig, und, bei der jetzigen Vervollkommnung der Lokomotiven, in der Richtung von Köln nach Elberfeld nicht als ungünstig zu betrachten.

Die Seitenlinie im Wupperthale hat in ihrer ganzen Erstreckung etwa 300 Fuß, oder auf 280 Fuß Länge 1 Fuß Fall in fast gleichförmiger Vertheilung.

Bei der sichern Aussicht auf volle Züge, und bei dem wohlfeilen Brennmaterial, werden 50 Prozent der rohen Einnahme für Betriebs- und Feuerungskosten vollkommen ausreichen, so daß sich für die Meile ein Reingewinn von mindestens 22000 Thlr. ergeben wird. Dieser Gewinn, zu 4 Prozent kapitalisirt, deckt eine Anlagesumme von 550000 Thaler für die Meile.

Die projektirte Bahn hat in den schwierigsten anderthalb Meilen mit der Düsseldorfer Bahn dieselben Terrainverhältnisse, so daß die bekannten Anlagekosten der letztern für die neue Bahn als Anhaltspunkt dienen können. Die Linie von Haan bis Opladen bietet keine größeren Schwierigkeiten dar, und ist als Theilstrecke der ehemaligen Rhein-Weser Bahn speziell bearbeitet worden. Die Linie von Opladen bis Deutz liegt ganz in der Ebene, und wird sich möglichst enge an die Köln-Mindener Bahn anschließen. Auf solche sichere Basis gestützt, ist die Anlagesumme der ganzen Bahn, einschließlich des Betriebsmaterials, von dem Ober-Ingenieur Herrn Maertens in runder Summe zu 2,600000 Thlr. abgeschätzt worden. Rechnet man die Anlagekosten der Seitenbahn im Betrage von 400000 Thlr. hinzu, so ergiebt sich das gesammte Anlagekapital zu 3 Millionen Thaler, welches für die Meile der gesammten Bahnlänge, die Seitenbahn nur in halber Länge in Rechnung gebracht, durchschnittlich in runder Zahl 400000 Thlr., und die Seitenbahn in ganzer Länge angerechnet, nur 320000 Thlr. ausmacht. Hiernach besteht also die gesicherte Aussicht, daß sich das Anlagekapital schon in den ersten Betriebsjahren mit mehr als 5 Prozent verzinsen wird.

Sollte die Lokomotivbahn durch das Wupperthal geführt werden, so würde sich die Bahn von Elberfeld nach Deutz auf stark 6½ Meile verlängern und ein Anlagekapital, einschließlich des Betriebsmaterials, von 4 Millionen Thaler, also für die Meile von 620000 Thaler erfordern. Und sollte nun auch die reichlichere Verzinsung dieses großen Anlagekapitals, wenn nicht etwa äußere Begünstigungen dieselbe sicher stellen möchten, einigen Bedenklichkeiten unterliegen, so ist doch auf der anderen Seite die Wichtigkeit einer solchen Bahn für den Gewerbsbetrieb der Wuppergegenden vollgültig anzuerkennen.

Die Düsseldorf-Elberfelder Bahn wird durch die Eröffnung der Elberfeld-Dortmunder Bahn so bedeutend gewinnen, daß sie, bei einer sachgemäßen Betriebsleitung, das Anlagekapital angemessen verzinsen wird. Die Elberfeld-Kölner Bahn wird derselben von ihrem bisherigen Verkehre nichts entziehen; auf den Verkehr, den erstere Bahn in Anspruch nimmt, könnte Düsseldorf nur in dem vermoderten Systeme, auf welchem die mittelalterlichen Stapelgesetze begründet waren, ein Recht geltend machen wollen. Noch weniger zieht die neue Bahn einen Verkehr an sich, welcher der großen Köln-Mindener Bahn rechtlicher oder billiger Weise zukäme. Die europäischen Reisenden und Waarenzüge werden immer die langen Bahnstrecken, auf denen möglichst wenig Umladungen Statt finden, aufsuchen und inne halten.

Die Bahn eröffnet aber zwischen den zwei wichtigsten städtischen Mittelpunkten der beiden westlichen preußischen Provinzen die unentbehrliche direkte Kommunikation; sie führt der so wichtigen Eisen- und Stahlfabrik, an deren Gedeihen das Wohl Tausender von Familien geknüpft ist, deren Fortbestehen irgend einer Unterstützung dringend bedarf, wohlfeileres Brennmaterial und wohlfeilere Lebensmittel zu; sie erleichtert den Transport ihres schweren rohen Fabrikmaterials und eröffnet den gewichtigen fertigen Waaren wohlfeile Abzugskanäle.

Die neue Bahn wird also, was auf der einen Seite Sicherheit und Ergiebigkeit der Rentabilität, auf der andern gedeihliche und fördernde Einwirkung auf das Landeswohl, betrifft, gegen keine andere Bahn unseres Staates zurücktreten müssen.

Es würde für die Betriebsverhältnisse von wesentlichem Vortheile sein, wenn die Bahnstrecke von Elberfeld nach Köln mit derjenigen von Elberfeld nach Dortmund zu einem einzigen Unternehmen vereinigt würde. Abgesehen davon, daß die bedeutenden Kosten eines besonderen Bahnhofes in Elberfeld wegfielen, würden dadurch in den Generalkosten noch bedeutende Ersparnisse eintreten, welche beiden Bahnstrecken zu gute kämen. Auch in den Bestimmungen der Tarifsätze und der Fahrpläne würde eine Uebereinstimmung zu erzielen sein, wie sie bei getrennter Verwaltung kaum denkbar ist. Eine solche Vereinigung würde um so leichter auszuführen sein, als die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft, welcher die Konzession für die Anlage einer Eisenbahn von Elberfeld nach Dortmund zugesichert ist, sich ausdrücklich das Recht vorbehalten hat, unter Genehmigung des Staates, eine Verlängerung und Weiterführung der Bahn nach beiden Richtungen auszuführen und darüber mit statutgemäßer Stimmenmehrheit zu beschließen.

Digitized by Google

Zur Erreichung dieses Zweckes erscheint es angemessen, den Aktionairen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft die Priorität für die Aktienzeichnung auf die neue Bahnstrecke einzuräumen und ihnen die Fakultät zu lassen, sich selbst die Vortheile anzueignen, welche die neue Bahnstrecke in Aussicht stellt.

Die Subskriptionen auf die Bahn von Elberfeld nach Deutz (Köln) werden demnach auf Grund der vorstehenden Darstellungen angenommen unter folgenden

## Bedingungen.

1) Zur Anlage und zum Betriebe einer Eisenbahn von Elberfeld nach Deutz, mit unmittelbarem Anschluß an die Elberfeld-Dortmunder Eisenbahn, wird die Bedarfssumme vorläufig zu 3 Millionen Thaler angenommen und in 30000 Aktien zu 100 Thlr. aufgebracht.

2) Um die Vereinigung mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn zu erleichtern, wird den Privat-Aktionairen dieser Gesellschaft eine ihrem Aktienbesitze gleiche Summe, im Gesammtbetrage von 3 Millionen Thaler, unverkürzt reservirt, sofern sie von dieser Begünstigung bis zum 31. Mai d. J. einschließlich durch Einzeichnung in die zu diesem Zwecke bei den Herrn Gebr. Schickler in Berlin und den Herren v. d. Heydt-Kersten und Söhne in Elberfeld hinterlegten Prioritäts-Listen, unter Vorzeigung der Interims-Quittungen über die geschehenen Einzahlungen, Gebrauch machen, und unter dem ausdrücklichen Vorbehalt, daß die in dieser Weise erfolgenden Einzeichnungen erst dann als gültig betrachtet werden sollen, wenn die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft auf Grund ihres Statuts und des gegenwärtigen Prospektus die Weiterführung der Bahn bis Deutz, und die Zulassung des nach 1) neu kreirten Aktienkapitals mit völlig gleichen Rechten und Pflichten, so wie die Erstattung der mittlerweile aufgehenden Kosten für Vorarbeiten u. s. w. in gültiger Form und mit Genehmigung des Staates beschlossen haben wird.

3) Es wird außerdem auf der Stadtkanzlei zu Elberfeld eine Subsidiar-Einzeichnungsliste hinterlegt, auf welcher bis zu 3 Millionen Thaler neue Aktienzeichnungen provisorisch zugelassen werden, und zwar unter der Bedingung, auf die Aufforderung des Komités sofort 1 Prozent zur Bestreitung der Kosten für Vorarbeiten u. s. w. einzuzahlen und den Gesellschaftsvertrag auf Grund des festzustellenden Statuts (§. 5) in gültiger Form zu vollziehen, und mit dem Präjudiz, daß das Komité befugt sein soll, etwaige Säumige nach seiner Wahl entweder zur Erfüllung ihrer Verbindlichkeit anzuhalten oder aber aus der Aktienliste zu streichen, um dagegen andere Zeichner zuzulassen.

4) Diese Subsidiar-Zeichnungen gelten zunächst als Reserve-Zeichnungen für diejenigen Aktionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, welche von der ihnen sub 2) eingeräumten Priorität in der gestellten Frist keinen Gebrauch machen, und treten nach der Reihenfolge der Ein-

zeichnung, so weit es zur Ergänzung des Kapitals von 3 Millionen Thaler erforderlich sein möchte, in die Prioritätsliste ein, falls die Vereinigung nach 2) zu Stande kommen möchte.

5) Käme aber die Vereinigung aus irgend einem Grunde nicht zu Stande, so bleiben die Prioritäts-Zeichnungen unberücksichtigt, und es werden sodann die sämmtlichen nach 3) erfolgten Subsidiar-Zeichnungen für den ad 1) angegebenen Zweck definitiv zur Gründung einer neuen Gesellschaft zugelassen. Diese neue Gesellschaft soll in Elberfeld ihren Sitz haben, mit der Bestimmung, daß die Mitglieder der Direktion und der Präsident des Verwaltungsraths in Elberfeld, und die übrigen Mitglieder des Verwaltungsraths in dem Bereich des Bahnbezirks wohnen müssen. Die weiteren Bestimmungen würden dem von dem Komité zu entwerfenden und von der Generalversammlung der Aktionaire festzustellenden Statut vorbehalten bleiben, wobei jeder Aktionair nur für je drei Aktien zu einer Stimme, und nicht mehr als zu dreißig Stimmen für eigene und vertretene Aktien zusammen, berechtigt sein soll, der Beschluß der Mehrheit aber für jeden abwesenden und nicht vertretenen Aktionair verbindlich ist.

6) Kommt die Vereinigung nach 2) zu Stande, so werden die Subsidiar-Zeichnungen, so weit sie nicht nach 4) definitiv zur Ergänzung eintreten, gelöscht, und alle Subsidiar-Zeichner aufgefordert, das eventuell erlegte eine Prozent, gegen Rückgabe der Interims-Quittung, da wo es eingezahlt ist, zurückzuempfangen.

7) Die Wahl der Bahnlinie bleibt näheren Ermittelungen und der Feststellung des Staates vorbehalten. Wird der Hauptlinie über Vohwinkel, Haan, Leichlingen und Opladen der Vorzug gegeben, so ist jedenfalls die Strecke von Sonnborn bis Leichlingen vermittelst einer Nebenlinie durch das Wupperthal für Pferdebeförderung durch unmittelbare Einmündung an beiden Seiten in Verbindung zu setzen. Möchte aber durch eintretende Begünstigungen irgend einer Art, oder in Folge näherer Ermittelungen, die Hauptlinie durch das untere Wupperthal gewählt werden, so wird die Befugniß vorbehalten, die Linie über Vohwinkel und Haan ganz aufzugeben.

8) Durch die auf den gegenwärtigen Prospektus erfolgenden Einzeichnungen wird das unterzeichnete Komité zugleich ermächtigt und beauftragt, alle zur Ausführung des Unternehmens erforderlichen Einleitungen und Vorarbeiten auszuführen, so wie namentlich einerseits mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, und andererseits mit dem Staate, Behufs Erlangung der Konzession und angemessener Begünstigungen, in Verhandlung zu treten, und, so weit erforderlich, die eingezahlten Gelder zu solchen Zwecken zu verwenden.

Schon aus dem Vorstehenden, namentlich aber aus den umfangreichen technischen Untersuchungen, welche theils durch Privatgesellschaften, theils durch den Staat in den letzten 10 Jahren veranlaßt wurden, ergab sich zur Genüge, daß die projektirte Bahn zu den theuersten und schwierigsten Gebirgs-

Digitized by Google

bahnen gehörte, und die Aussicht auf Rentabilität, wenn sie auch im Prospekte hinreichend dargelegt worden war, daher nur klein sein konnte. Wenn auch diese Ansicht als Hypothese bestreitbar war und keinen Grund zur Verweigerung der Konzession abgeben mochte, so konnte der Staat dennoch nicht die Anlage eines bedeutenden Kapitals in eine Unternehmung gutheißen, welche den Zweck hatte, einen der bedeutendsten Theile des Verkehrs auf der Strecke zwischen Köln und Düsseldorf von der Köln-Mindener Bahn abzulenken. Unterm 6. Mai 1844 wurde daher durch nachstehendes Reskript des Finanz-Ministers das Konzessionsgesuch abgeschlagen und steht somit die Ausführung des Unternehmens in der nächsten Zeit nicht zu erwarten.

In Bescheidung auf die Vorstellung vom 15. April d. J. wird dem Komité unter Hinweisung auf die Bekanntmachung vom 11. desselben Monats eröffnet, daß dem Konzessionsgesuche für eine Eisenbahn von Elberfeld über Vohwinkel, Haan und Opladen nach Köln nicht Folge gegeben werden kann, da für eine zweite Eisenbahnverbindung zwischen Elberfeld und Köln, neben derjenigen, welche durch die Düsseldorf-Elberfelder und die Köln-Mindener Eisenbahn mit geringem Umwege hergestellt wird, ein Bedürfniß überhaupt nicht vorzuliegen scheint, in keinem Falle aber die projektirte Bahn, der sich überdies nach den früheren Untersuchungen sehr erhebliche Terrain-Schwierigkeiten entgegenstellen, von so überwiegendem allgemeinen Interesse ist, daß sich für solche eine Ausnahme von der durch die angeführte Bekanntmachung mit Allerhöchster Genehmigung aufgestellten Regel rechtfertigen ließe.

Berlin, den 6. Mai 1844.

Finanz-Ministerium.

An
das Komité für Anlage einer Eisenbahn
von Elberfeld nach Köln in Elberfeld.

## 32. Barmen-Lennep-Kölner Eisenbahn.

### a. Geschichte dieses Projekts.

Etwas später, als das Komité zu dem vorhergehenden Unternehmen, bildete sich in Barmen ein gleicher Verein, um die fabrikreichen Gegenden des oberen Wupperthales, Lennep und Hückeswagen, das nahe angrenzende Remscheid, Wermelskirchen und Kronenberg durch eine Lokomotiv- oder Pferde-Eisenbahn mit Köln in Verbindung zu setzen. Gegen die Ausführung dieses Projektes, welches gewissermaßen mit dem vorhergenannten in Konkurrenz tritt, sprechen ähnliche Gründe, und stellen sich sogar die Steigungsverhältnisse noch viel ungünstiger als dort.

Die projektirte Bahnlinie zweigt sich nämlich in Rittershausen (Oberbarmen) von der Elberfeld-Dortmunder Eisenbahn ab, geht von da in vielen Windungen bis in die Gegend von Eisenstein bei Lüttringhausen, wo sie die linksseitige Bergwand der Wupper erstiegen hat. Von da wendet sie sich auf Born zu, Lennep links lassend, senkt sich dann in den Bergrinnen der Dhün in die Rheinebene hinab, welche sie oberhalb Schlebusch erreicht, und geht endlich über Mülheim nach Deutz. Die Elberfeld-Dortmunder Bahnlinie liegt bei Rittershausen 522 Fuß, dagegen liegt Eisenstein 1010 Fuß, die Stelle

des Bahnhofes bei Lennep muthmaßlich 1052 Fuß, Born 1048 Fuß, Schlebusch 200 Fuß, Deutz 143 Fuß über der Nordsee. Hieraus ergiebt sich für die Lenneper Linie von Rittershausen bis nach Lennep auf 2 Meilen Länge ein Ansteigen von 1 : 88; von da ab bis zum Bergabfall hinter Born auf $\frac{3}{4}$ Meilen Länge ein sehr unbedeutendes Fallen; von da bis zur Rheinebene bei Schlebusch auf 3 Meilen Länge ein Fallen von 1 : 84; von da bis Deutz auf $1\frac{1}{2}$ Meilen Länge ein Fallen von 1 : 630. Die Bahn hat hiernach eine Gesammtlänge von $7\frac{1}{4}$ Meilen, und in dieser Länge kommen 5 Meilen, oder 70 Prozent der ganzen Länge, mit den übermäßigen Steigungen von resp. $\frac{1}{88}$ und $\frac{1}{84}$ vor, und nur $2\frac{1}{4}$ Meilen, oder 30 Prozent der ganzen Länge, haben mäßige Steigungen. — Diese Resultate stehen zwar noch nicht fest, indem erst jetzt genauere Nivellements vorgenommen werden; eine wesentlich andere Richtung wird man jedoch, der Verhältnisse wegen, schwerlich wählen können.

Wenn auch die Kapitalisten unbedachtsam genug sein möchten, ihr Geld in schwierige und theure Gebirgsbahnen, die man als Konkurrenzbahnen zum Nutzen eines gewerbreichen Kreises projektirt, anzulegen, so dürfte dies jedoch einstweilen vom Staate nicht genehmigt werden, welcher wohl von der Ansicht ausgeht, daß bei so ungünstigen Terrainverhältnissen das Bedürfniß einer Eisenbahn-Verbindung für wichtige, jedoch nicht große Fabrikstädte für geraume Zeit durch eine Zweigbahn nach der bestehenden oder im Bau begriffenen Hauptbahn befriedigt werden könne. Daß aber eine solche für die oben erwähnten Bergischen Gegenden, nachdem der Bau einer Schienenbahn von Elberfeld aus durch den Distrikt der Märkischen Eisen- und Stahlwaaren-Industrie und die Kohlenreviere der oberen Ruhr nach Dortmund begonnen hat, ein nothwendiges Erforderniß ist, wenn die daselbst befindlichen Eisen- und Stahlwaarenfabriken nicht tödtliche Nachtheile treffen sollen, möchte aus folgenden merkwürdigen topographischen Verhältnissen dieser Gegenden hervorgehen.

Da wo die Wupper unterhalb des Viadukts der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn bei dem Dorfe Sonnborn das Gebiet der bergischen Manufaktur-Industrie, das Wupperthal *) verläßt, durchläuft dieser Fluß, in bald engeren, bald weiteren Krümmungen, steile und felsige Thäler, und nimmt aus den mehr oder weniger angebauten Gebirgsgegenden, die er bis zu dem Orte Leichlingen durchströmt, 26 Bäche auf. Auf einer Länge von etwa $1\frac{1}{2}$ Meilen von Sonnborn abwärts berührt der Fluß rechts die Fabrikgemeinden Gräfrath, Solingen, Dorp und Höhscheid, links die Gemeinden Kronenberg, Remscheid und Burg. Sie bilden mit den Gemeinden Wald und Merscheid im Kreise Solingen, und Lüttringhausen im Kreise Lennep, den Sitz der uralten bergischen Eisen- und Stahlwaaren-Fabriken. Scheiden wir die Theile dieser Gemeinden aus, welche durch ihren besseren Boden vorwiegend ackerbautreibend sind, so bleibt uns ein Flächenraum von stark 3 □ Meilen. Auf diesem Raume unergiebigen Bergbodens leben gegenwärtig an 70000 Seelen,

*) Nach dem Sprachgebrauche der neueren Zeit versteht man unter Wupperthal die Städte Elberfeld und Barmen nebst Umgebung.

mithin auf der □Meile über 20000. Daß eine so große Menschenzahl auf einem von der Natur wenig begünstigten Boden leben und sich leidlich wohl fühlen kann, rührt von mehreren eigenthümlichen Verhältnissen her. Dahin gehört vorab der unermüdete Fleiß seiner rüstigen Bewohner, ihre Gewohnheit mit Mäßigem auszureichen und die dadurch bedingte Billigkeit der Fabrikate bei anerkannter Güte. Dadurch allein ist es auch möglich geworden, daß die dortige Industrie in den meisten Artikeln die Konkurrenz des gewaltigen Englands siegreich zu bestehen vermochte. Ein anderer günstiger Umstand hat diese Gegenden, selbst bei den unvermeidlichen Konjunkturen, welche nicht selten eine bedeutende Verminderung der Produktion vorübergehend herbeiführen, vor dem Elende bewahrt, wie wir es in neueren Zeiten unter solchen Umständen in den Gegenden Englands erlebten, wo die Bevölkerung fast ganz auf den Betrieb der Fabriken angewiesen ist. Dies ist die aufs Aeußerste gesteigerte Vertheilung des Grund und Bodens. Der bei weitem größte Theil der Fabrikarbeiter arbeitet selbstständig in eigener Werkstatt und besitzt eigenen Grund und Boden, wie wenig es auch sein mag. Selbst die zur Miethe Wohnenden ziehen auf den in die Pachtbedingungen eingeschlossenen Parzellen die nöthigen Kartoffeln und Gartengemüse. So erleben wir es denn, daß ein Flächenraum, der große unkulturfähige Bergabhänge und Heidestrecken in sich schließt, von stark 60000 Morgen in mehr als 50000 Parzellen zersplittert ist. Daß der Arbeiter die Zeit, welche sein Gewerbe nicht in Anspruch nimmt, auf die Bearbeitung des Bodens verwendet, um einen Theil der Lebensbedürfnisse selbst zu gewinnen, hat nicht wenig dazu beigetragen, daß manche Stürme des kommerziellen Verkehrs glücklich überwunden wurden.

Wenn die Natur in diesen Gegenden einem lebhaften gewerblichen Verkehr, namentlich dem Bau zweckmäßiger Straßen bei den bedeutenden Erhebungen des Bodens, mancherlei Hindernisse entgegenstellt, so sind dieselben doch in anderer Rücksicht wieder außerordentlich begünstigt und gleichsam für die herrschenden Fabrikationszweige geschaffen. Dahin gehören die sehr zahlreichen Bäche mit ihren starken Gefällen, die eine große Menge gewerblicher Anlagen möglich machten, welche einer natürlichen Triebkraft bedürfen.

Beispielsweise führen wir hier die Gemeinde Remscheid an. Auf dem Gebiete derselben, welches etwa $\frac{3}{4}$ □Meilen umfaßt, zählen wir innerhalb und an den Grenzen derselben 16 Bäche, welche nicht nur einer großartigen Eisengießerei, einem Stahlwalzwerke, zahlreichen Schleifmühlen, sondern auch mehr als 68 Hammerwerken die nöthige Wasserkraft geben. Schon seit längerer Zeit sind hier keine neuen Anlagen für Wasserkräfte mehr möglich, indem alle Gefälle besetzt sind.

Daß bei einer Fabrikgegend wie diese, mit ihrem schweren Rohmaterial (Eisen und Steinkohlen) und den ebenfalls sehr ins Gewicht fallenden Fabrikaten, die möglichste Erleichterung der Ab- und Zufuhr von wesentlichem Einfluß auf den Flor der Gewerbe ist, ja im Verhältniß zu anderen Gegenden eine Lebensfrage werden kann, bedarf wohl keines Beweises. Als daher im Jahre 1832 die Verbindung des Rheins mit der Weser durch eine Eisen-

bahn von Köln aus über Elberfeld durch das Ennepethal und Westphalen nach Minden beschlossen wurde, stellte es sich als dringendes Bedürfniß heraus, der hiesigen Gegend vermittelst einer Pferdebahn durch das untere Wupperthal einen Anschluß an die Hauptbahn, welche das Wupperthal wegen erheblicher Terrainschwierigkeiten vermied, in westlicher und östlicher Richtung zu geben, und beide Unternehmen als ein gemeinsames zu betrachten. Dieser Schritt war um so mehr gerechtfertigt, als die Größe der Transportmassen und die hohen Frachtsätze der dortigen Gegend einen keineswegs zu verschmähenden Gewinn in sichere Aussicht stellten.

Nachdem das erste Unternehmen zur Verbindung des Rheins mit der Weser durch eine Eisenbahn nicht lange nach dem Beginn der Arbeiten aufgegeben wurde, ist das zweite, dessen Bahnlinie den bergischen Fabrikdistrikt ganz umgeht, durch Zinsengarantie des Staats sichergestellt und bereits lebhaft in Ausführung begriffen. Das Wupperthal (Elberfeld und Barmen) erhält seinen Anschluß in der früher projektirten Richtung durch den Bezirk der märkischen Eisen- und Stahlwaaren-Fabriken bei Dortmund. Dieser Distrikt ist seit den letzten Jahrzehnden durch die billigen Schmiedekohlen ganz in seiner Nähe, durch die hier noch leichter zu erwerbenden Wasserkräfte der begünstigte Konkurrent des Bergischen geworden, und manche Artikel, welche Remscheid früher in großen Massen fabrizirte, sind bereits dahin ausgewandert, und müssen von den Kaufleuten von dort her bezogen werden. Wenn das Verhältniß nun bereits jetzt für die bergischen Gegenden ein ungünstiges ist, so wird es dieses in einem weit höheren Grade durch die Elberfeld-Dortmunder Bahn, welche nicht nur die vorzüglichsten Steinkohlen um $\frac{1}{3}$ billiger den märkischen Fabriken zuführen, sondern auch die Preise der Lebensmittel, nach dem Aufschlusse der fruchtbarsten Gegenden Westphalens, dort bedeutend ermäßigen wird. Diesen, der bergischen Industrie drohenden Nachtheilen ist nur allein vorzubeugen durch einen zweckmäßigen Anschluß dieser Gegenden an eine Hauptbahn, und zwar durch die projektirte

### 33. Vohwinkel-Solingen-Remscheid-Lenneper Eisenbahn.

Solingen hat bereits erkannt, daß es hier eine Lebensfrage für seine alte, durch Jahrhunderte bewährte Industrie und das Wohl vieler Tausende gilt, die derselben ihre Existenz verdanken, indem es den Bau einer Pferde-Eisenbahn nach Vohwinkel, zum Anschluß an die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn, schon längere Zeit beschlossen hat. Wenn nun Remscheid mit seinen gewerbreichen Gegenden nicht isolirt dastehen will, ein Anschluß desselben in nördlicher Richtung an die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn aber nicht gut möglich ist, indem diese Linie auf einer Länge von 2 Meilen ein Gefälle von 1 : 88 zeigt, so bleibt ihm nichts anderes übrig, als sich Solingen durch eine Pferdebahn anzuschließen. Was nun die Bahnlinie betrifft, deren erheblichste Schwierigkeit der Uebergang durch das Wupperthal vermittelst zweier geneigten Ebenen ist, so sind von Solingen aus zwei Richtungen möglich.

Die erste Linie läßt die Straße von Solingen nach Burg links, umgeht die Anhöhe bei Krahnehöhe und schneidet die genannte Straße bei Dorp,

von wo sie durch eine dortige Thalschlucht mit einer geneigten Ebene von etwa 200 Ruthen Länge ins Wupperthal geht, welches an der Remscheider Seite durch eine eben solche überwunden wird. Die zweite Linie geht als geneigte Ebene unmittelbar von Solingen aus durch das Thal des Klauberger Baches zur Wupper, folgt dieser abwärts bis zu dem Thale der Morsbach, oder einer sehr geneigten Thalschlucht, welche von der Wupper aus auf der Höhe nordöstlich von dem Orte Reishagen mündet.

Von hier aus geht die Bahn in weiten Bogen von wenigstens 200 Ruthen Halbmesser an den Ortschaften Vieringhausen und Schüttendelle vorbei, läßt hier die Scheiderhöhe links liegen und geht am Abhange derselben über Büchen, Bruch und Stachelhausen nach Birgderkamp bei Remscheid. Von Birgderkamp aus folgt die Bahn der flachen Vertiefung in der Richtung nach Lennep, geht in der Nähe des Neuenhauses unter der Lennep-Remscheider Straße her und gewinnt bei dem Gehöfte Mixsiepen das Niveau von Lennep. Eine Zweigbahn vom Uebergangspunkte über die Wupper bis Burg, etwa $\frac{1}{4}$ Meile lang, würde dem bedeutenden Etablissement zu Burgthal und den zahlreichen Hammerwerken des Esch-, Löh- und Burgerbaches, so wie den Gemeinden Wermelskirchen, Witzhelden und Burscheid einen zweckmäßigen Anschlußpunkt geben. — Was nun die geneigten Ebenen zur Ueberwindung des Wupperthals und die dadurch bedingten stehenden Maschinen betrifft, so dürften die lokalen Verhältnisse der Anlage derselben vielleicht nirgend so günstig als hier sein.

In den Gemeinden Solingen und Remscheid sind keine Wassergefälle mehr zu erwerben; jedes wird bereits benutzt. Selbst solche Anlagen, welche durchschnittlich kaum 8 Monate auf hinreichendes Wasser rechnen dürfen, werden noch benutzt. Bei der in den letzten Jahrzehnden so ungemein gesteigerten Fabrikation hat sich daher in Solingen schon vor Jahren das Bedürfniß zur Anlage von Schleif- und Polirmühlen durch Dampfkraft herausgestellt. In Remscheid besteht das Bedürfniß nicht minder, und es würde bereits dergleichen Anlagen geben, wenn nicht der hohe Preis der Steinkohlen (10 bis 11 Sgr. pro Zentner) bisher davor abgeschreckt hätte. Von den beiden stehenden Maschinen würde eine ganz in der Nähe der Stadt Solingen, die andere in einer belebten Gegend Remscheids ihren Stand erhalten. Beide würden, als Schleif- und Polirmühlen benutzt, *nicht nur der Bahn nichts kosten*, sondern, bei billigeren Kohlen, wahrscheinlich noch einen Gewinn abwerfen. Außerdem bietet *diese* Bahn gegen eine solche durch das Wupperthal noch *ganz besondere Vortheile* dar. Die letztere würde nur an den *Grenzen* der Gemeinden Gräfrath, Solingen, Dorp, Kronenberg und Remscheid, im tiefen, steilen Wupperthale ihren Lauf nehmen. Dagegen bringt die vorgeschlagene Linie die drei wichtigsten Fabrikstädte der dortigen Gegend, nächst Elberfeld und Barmen, *nicht nur mit der Hauptbahn*, sondern auch unter einander, ohne gewöhnliche Wegestrecken, *in nächste Verbindung*. Zudem, was wir wohl zu erwägen haben, *sind die eigentlichen Heerde der dortigen Industrie*, die Hammerwerke, Schleifmühlen und einige andere Anlagen ausgenommen, fast durchgehends auf den Anhöhen.

Von den 650 Schmiedereien der Gemeinde Remscheid kommen nicht 80 auf die Thäler; in Solingen und den andern Fabrikgemeinden finden wir ganz dasselbe Verhältniß. Der Hauptverkehr konzentrirt sich auf den Höhen. Um diese durch den gewöhnlichen Frachtverkehr von der Wupper aus zu erreichen, müssen aber von dem Wupperthale aus Höhen von 4—500 Fuß über dem Spiegel derselben, in Entfernungen von ½ bis zu ¾ Meilen, gewonnen werden, was den Vortheil der Bahn für die Industrie wieder theilweise paralysiren würde. Wenn die Anhöhen von der Wupper aus nur mit halber Last zu erreichen sind, so können die Anlagen in den Thälern mit doppelter Last von der Höhe aus gewonnen werden, was sehr zu bedenken ist.

Angenommen, die ganze Bahn von Vohwinkel bis Lennep würde Ein Unternehmen, was ohne alle Schwierigkeit von Seiten der Solinger Gesellschaft und zu beiderseitigem Vortheil leicht zu Stande zu bringen wäre, so würden zu derselben durch ihre örtliche Lage nothwendig konkurriren: die Gemeinden Gräfrath, Wald, Merscheid, Solingen, Höhscheid, Dorp, Burg, Remscheid, Kronenberg, Lennep, Lüttringhausen, Hückeswagen, Rade-vorm-wald und Wermelskirchen. Auch würde der sehr bedeutende Transport von Viktualien aus den Landgemeinden Dhünn, Dabringhausen, Witzhelden und Burscheid nach Elberfeld und den vorgenannten Städten unzweifelhaft der Bahn zufallen. Um die hohe Wichtigkeit und Gemeinnützigkeit der Bahn in der angegebenen Richtung einigermaßen anschaulich zu machen, wollen wir hier eine Uebersicht*) der Transportmassen, insofern uns Quellen darüber zugänglich waren, mittheilen.

### Verzeichniß der Frachtgegenstände.

#### A. Steinkohlen.

| | | Jährl. Bedarf. Zentner. |
|---|---|---|
| 1) | Für 2000 Haushaltungen in Remscheid à 25 Pfd. pro Tag | 195900 |
| 2) | „ 650 Kleinschmieden à 50 Pfd. pro Tag auf 300 Arbeitstage | 97500 |
| 3) | Für 68 Hammerwerke à 1100 Ztr. | 74800 |
| 4) | „ 24 Sensen- und Amboßhämmer à 800 Ztr. | 19200 |
| 5) | „ die Eisengießerei zu Burgthal an Coaks | 20000 |
| 6) | Bedarf der Gemeinde Kronenberg | 108576 |
| 7) | Desgl. Solingen, Wald und Gräfrath für den Hausbedarf | 200000 |
| | Desgl. zum Betrieb der Fabriken | 38000 |
| 8) | Lennep, Gesammtbedarf an Steinkohlen | 118200 |
| 9) | Hückeswagen desgl. | 82000 |
| 10) | Rade-vorm-wald desgl. | 43840 |
| 11) | Wermelskirchen desgl. | 21000 |
| 12) | Burg desgl. | 19500 |
| 13) | Lüttringhausen desgl. | 153875 |
| | | 1,191691 |

*) Diese Uebersicht ist nach den auf Veranlassung des jetzigen Provinzial-Steuer-Direktors, Herrn v. Hauer, zu Koblenz, früheren Landraths von Solingen, und den Komites für die Rhein-Weserbahn in den Jahren 1834 und 35 erfolgten amtlichen Ermittelungen aufgestellt, mithin nach Maaßgabe der seit jener Zeit um 10 Prozent gestiegenen Bevölkerung auch gestiegen.

| B. An Urstoffen für die Fabriken. | Jährl. Bedarf. Zentner. |
|---|---|
| An Eisen, einschließlich des gewalzten und des Roheisens für die Gießerei zu Burgthal, ferner an Kupfer und Messing für die Gemeinde Remscheid . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 75000 |
| Desgl. für die Gemeinde Kronenberg . . . . . . . . . . . . | 30425 |
| Desgl. Lüttringhausen . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 10000 |
| Desgl. im Kreise Solingen . . . . . . . . . . . . . . . . | 65000 |
| Schleifsteine im ganzen Fabrikdistrikt . . . . . . . . . . . | 10000 |
| Sonstiges Material. | |
| An Holz zu Stielen, Heften, Knöpfen, Packkisten, Fässern; Horn, Knochen, Beiz- und Polirstoffen, Holzkohlen u. s. w. . . . | 20000 |
| | 210425 |
| C. Konsumtibilien. | |
| Salz für den Distrikt der Bahn . . . . . . . . . . . . . . | 8000 |
| Oel desgl. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 40000 |
| Lebensmittel. | |
| 1) Remscheid: Weizen und Roggen für 2000 Haushaltungen . | 30000 |
| Buchweizen, Mehl, Gerste u. s. w. . . . . . . . . . . | 3000 |
| Kolonialwaaren . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 10000 |
| 2) Kronenberg, nach demselben Ansatze . . . . . . . . . . | 36000 |
| 3) Burg desgl. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 8600 |
| 4) Desgl. in den betreffenden Gemeinden des Kreises Solingen | 18000 |
| Wein. | |
| Die Konsumtion ist hier für den Bereich von Remscheid, Solingen und Kronenberg zu 8000 Haushaltungen, einschließlich des Bedarfs der Gasthöfe, angenommen zu . . . . . . . . . . | 9000 |
| | 162600 |
| D. Baumaterialien (nach speziellen Ermittelungen). | |
| Bauholz . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 9000 |
| Dielen, Latten u. s. w. . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 6000 |
| Schiefer, Twist, Backofensteine, Kalk, Gips . . . . . . . . | 5000 |
| Gebrannte Mauer- und Dachziegel, Hausteine . . . . . . . . | 6000 |
| An kleinen Verbrauchsartikeln, Gemüse, Kartoffeln, Bier, Branntwein, Heu, Stroh, Leder u. s. w. . . . . . . . . . . . | 8560 |
| | 34560 |
| Abfuhr. | |
| Aus Remscheid wöchentlich 120 Ladungen, einschließlich des Stahls aus den Hammerwerken, welches die Bahn nur theilweise durchläuft . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 93600 |
| Desgleichen aus Kronenberg . . . . . . . . . . . . . . . . | 23500 |
| Von der Eisengießerei zu Burgthal . . . . . . . . . . . . . | 6000 |
| Aus dem Kreise Solingen an verschiedenen Schmiedewaaren und Waffen . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 20000 |
| Desgl. zu Lüttringhausen . . . . . . . . . . . . . . . . . | 10000 |

| | Jährl. Bedarf. Zentner. |
|---|---|
| An wollenen Decken aus der Gemeinde Burg . . . . . . . . | 600 |
| An verschiedenen Artikeln . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 400 |
| Zufuhr an Fabrikaten für Remscheider und Solinger Häuser aus dem märkischen Eisen- und Stahlwaaren-Distrikt . . . . | 20000 |
| | 208660 |

Ueber die Gemeinden Lennep, Hückeswagen und Rade-vorm-wald liegen uns keine Details über Ein- und Ausfuhr vor. Das Komité zur Anlage einer Eisenbahn von Barmen über Lennep nach Köln hat an Steinkohlen und Gütern für diese Bahn

| | |
|---|---|
| für Hückeswagen . . . . . . . . . . . | 400000 Ztr. |
| für Lennep . . . . . . . . . . . . . | 800000 „ |
| Summa | 1,200000 Ztr. |

in Anschlag gebracht.

| | |
|---|---|
| Davon ab an Steinkohlen . . . . . . | 200700 „ |
| | 999300 Ztr. |

| | |
|---|---|
| Lennep bezahlt an Fracht pro Zentner nach Elberfeld und Rittershausen für 1¼ Meilen 4 Sgr. Von Elberfeld über Vohwinkel, Solingen, Remscheid nach Lennep sind 3½ Meilen, pro Meile und Zentner à 6 Pf. gerechnet, macht auf der Bahn 1¾ Sgr. bis Lennep. Mithin wird Lennep selbst seine ostwärts kommenden Güter noch mit 50 Prozent Gewinn über die Bahn beziehen. Wir wollen jedoch nur 800000 Ztr. in Ansatz bringen für Hückeswagen und Lennep . . . . . . . . . . . | 800000 |
| Die Gemeinden Wermelskirchen, Witzhelden und Burscheid versorgen Elberfeld, Barmen und Solingen mit Kartoffeln, Butter und mancherlei Viktualien . . . . . . . . . . . . . . | 50000 |
| Ausfuhr zur Bahn von Rade-vorm-wald . . . . . . . . . . . | 8000 |
| | 858000 |

## Rekapitulation.

| | |
|---|---|
| a) An Steinkohlen . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 1,191691 |
| b) „ Urstoffen und Materialien . . . . . . . . . . . . | 210425 |
| c) „ Konsumtibilien . . . . . . . . . . . . . . . . | 162600 |
| d) Baumaterialien . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 34500 |
| e) Abfuhr . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 174100 |
| | 1,773316 |
| f) Gesammttransport an Waaren, ausschließlich der Steinkohlen aus den Gemeinden Hückeswagen, Lennep, Wermelskirchen, Witzhelden, Burscheid und Rade-vorm-wald . . . . | 858000 |

Wenn man nun auch annimmt, daß ein Theil dieses Transportquantums nicht die ganze Bahn durchläuft, also nicht für den ganzen Trakt der Bahn in Anrechnung kommt, so giebt es jedoch eine Menge Güter, deren Transportquantum nicht zu ermitteln war und die deshalb nicht zur Anrechnung gebracht sind. Dahin gehören: Leder, Leinen, Tauwerk und Bindfaden, Glas,

Borsten, Theer, Thran u. s. w., deren Massen- und Frachtwerth diesen Ausfall weit übersteigen wird. Das Resultat der vorstehenden Aufstellung würde mithin durch Annahme des vollen Transportquantums keinenfalls beeinträchtigt. Wollen wir eben so von dem bedeutenden Personenverkehr, welcher der Bahn nothwendig zufallen wird, absehen und ein Transportquantum von nur 1,770000 Ztr. annehmen, so würde die Bahn, wenn der Frachtsatz pro Zentner und Meile zu 6 Pf. sich stellt, gegen die jetzige Landfracht ein Ersparniß von 88500 Thlr., mithin auf der ganzen 2¼ Meilen langen Strecke von fast 200000 Thlr., herbeiführen.

Hieraus wird nun klar, welch ein tödtlicher Nachtheil die bergische Industrie und mit ihr eine der volkreichsten Gegenden Deutschlands treffen würde, wenn ihr die Benutzung einer Eisenbahn ferner entzogen bliebe, während den gleichartigen märkischen Gewerben, welche ohnedies jetzt schon billiger zu fabriziren im Stande sind, die Benutzung einer Bahn bald im ausgedehntesten Maaße vergönnt sein wird. Bei der größten Umsicht und Thätigkeit würde ohne eine solche Bahn ein Wettkampf der dortigen Industrie, bei der die hohen Transportkosten des rohen Materials so bedeutend auf die Preise der Waaren influiren, mit den märkischen nicht mehr möglich sein und dieselbe ihrem Untergange rasch entgegen gehen.

Was die technische Ausführbarkeit der vorgeschlagenen Bahnlinie betrifft, so dürfen wir hoffen, diese durch die nachfolgenden Angaben vollkommen außer Zweifel zu stellen.

Die Bahnstrecke von Vohwinkel nach Solingen hat sich durch die sorgfältigsten technischen Vorarbeiten bereits als ohne erhebliche Schwierigkeiten ausführbar erwiesen. Was die Strecke von dort nach Lennep betrifft, so liegt die Sohle der Windmühle in Solingen, in deren Nähe der Bahnhof zu liegen kommt, 727 Fuß über dem Spiegel der Nordsee, die Stadt Lennep aber 1020 Fuß; es bleibt mithin auf der 1¼ Meilen langen Strecke eine Steigung von 273 Fuß zu überwinden. Die Seilebene auf der Remscheider Seite mündet jedoch auf einer Anhöhe, welche 36 Fuß höher liegt als der entsprechende Punkt an der Solinger Seite, wodurch die Steigung also auch um eben so viel vermindert wird. Es bleibt sonach im Mittel eine Steigung von 1:160, die auf der schwierigsten Strecke, etwa ⅓ Meile lang, 1:100 nicht erreichen wird.

Die für die Seilebenen angegebenen Querthäler der Wupper unterhalb Müngsten sind wie von der Natur dazu geschaffen. Sie münden fast einander gegenüber am Ufer der Wupper, und gehen in fast gleichförmiger Steigung von 1:25—30 bis zu den Scheiteln der gegenüberliegenden Höhen, welche die Bahn in den beiden Gemeinden Solingen und Remscheid zu gewinnen hat. Auch hat die angegebene Bahnlinie, außer den bereits nachgewiesenen kommerziellen, noch sehr beachtenswerthe technische Vortheile vor denjenigen durch das tiefe, steile Wupperthal. Sie läuft, nach Ueberschreitung des Wupperthals, immer auf der Höhe fort, ist daher gegen Ueberschwemmungen und Verschüttungen gesichert; ferner werden die vielen engen Krümmungen des Wupperthals und die häufigen Uebergänge über Bäche und andere kostspielige Bauten hier gänzlich vermieden.

Die Baukosten einer Pferdebahn nimmt Herr Professor Egen für die dortige Gegend zu 80000 Thlr. pro Meile durchschnittlich an. Wenn sich die Kosten auf der Strecke von Vohwinkel nach Solingen durch mancherlei Schwierigkeiten, die hier zu überwinden waren und kostbare Bauten veranlaßten, höher stellen, nämlich für die ganze Strecke zu 160000 Thlr., so dürften sie auf der Strecke von dort bis Lennep die Summe von 80000 Thlr. pro Meile keineswegs erreichen.

| | | |
|---|---|---|
| 1¾ Meile à 80000 Thlr. macht | . . | 140000 Thlr |
| ¾ dazu . . . . . . . . . . | . | 160000 „ |
| 2½ Meilen. | | 300000 Thlr. |

macht pro Meile Baukosten 120000 Thlr.

Die Meile bringt ein, ohne Personentransport, 29733 Thlr., also, zu 5 Prozent, die Zinsen von 594660 Thlr.

Außerdem bieten sich der vorgeschlagenen Bahn durch bereits projektirte Bahnunternehmungen noch ganz besonders günstige Aussichten für die Zukunft dar. Dahin gehört der genehmigte Ausbau der Prinz-Wilhelmsbahn bei Vohwinkel, wodurch die Steinkohlen der mittlern Ruhr den bergischen Gegenden auf einem fast 3 Meilen kürzeren Wege als aus dem Wittenschen Reviere zugeführt werden. Ferner der Bau einer Eisenbahn von Düsseldorf nach Aachen oder Sittard, wodurch diese Gegenden mit Belgien, dann der von Oberhausen bei Duisburg über Wesel nach Arnheim, wodurch dieselben mit Holland in nächste Verbindung kämen. Sind diese Bahnen auch noch Projekte, so gehören sie doch zu denen, welchen später im Interesse der Industrie und des Verkehrs die Konzession nicht vorenthalten werden wird.

Aus dem Vorstehenden dürfte zur Genüge hervorgehen, daß die Konzession zum Bau einer Eisenbahn durch den bergischen Distrikt, die offenbar zur Lebensfrage für denselben geworden ist, höhern Orts nicht im Geringsten beanstandet werde.

## 34. Hamm-Münster Eisenbahn.

### a. Geschichte dieses Projekts.

Bereits im Jahre 1842, als die Richtung der Rhein-Weserbahn höhern Orts zur Sprache kam, bildete sich in Münster Seitens des Magistrats, unter Zuziehung von Mitgliedern der Stadtverordneten und der Kaufmannschaft, ein Eisenbahn-Komité, welches fortwährend seine Thätigkeit unter der Leitung des Ober-Bürgermeisters darauf verwendete, die Richtung der Hauptbahn über Münster zu gewinnen. Da nun diese Richtung, als nicht mit dem Gesammtinteresse zu vereinbaren, definitiv verworfen wurde, faßte das Komité den Beschluß, wenigstens Münster durch eine Zweigbahn mit der Haupt-Eisenbahn von Minden nach Köln in Verbindung zu setzen. Hamm bot zu diesem Anschlusse die beste Gelegenheit dar, indem eine Eisenbahn von Münster bis Hamm senkrecht die Hauptbahn trifft, man also auf gleichem Wege einestheils nach dem Rhein, anderntheils nach Berlin gelangen kann, und zugleich eine Zweigbahn nach Münster von keinem anderen Punkte jenseits der Lippe leichter auszuführen sein wird.

In Münster fand dies Unternehmen lebhaften Anklang, und waren die städtischen Behörden sogleich bereit, das Terrain zum Bahnhofe, welches auf 40000 Thlr. veranschlagt war, unentgeltlich herzugeben.

Unterm 3. Februar erließ hierauf das Komité in Münster eine Aufforderung zur Theilnahme, in welcher es unter Anderm heißt:

„Für Münster ist die Zweigbahn von großer Wichtigkeit. — Sie wird die Stadt mit der Weltstraße — denn dazu muß die Rhein-Weser Eisenbahn sich gestalten — in direkte Verbindung bringen, außerdem lebhaften Verkehr mit der Grafschaft Mark, dem Bergischen und der Rheinprovinz herbeiführen und für bedeutende Geldkräfte geeignete Gelegenheit der Verwendung schaffen. In Beziehung auf Münster wird daher eine Bahn von Hamm hierher eine eigentliche Zweigbahn sein und den Bedingungen unterliegen, die der Staat auch anderen Zweigbahnen gewährt.

Die besagte Bahn wird aber auch, ganz unabhängig von der Stadt Münster, eine hohe Wichtigkeit haben, in sofern sie die seit vielen Jahren projektirte und von Tag zu Tag als dringend nöthiger erscheinende Verbindung der Lippe mit der Ems vermitteln wird. Diese Verbindung sollte früher mit einem Aufwande von etwa 900000 Thlr. durch einen Kanal hergestellt werden, und der Staat beabsichtigte zur Ausführung desselben zu schreiten; ein Plan, der nachher nur wegen des nicht zu beschaffenden Speisewassers wieder aufgegeben wurde. Es läßt sich hierauf die Hoffnung gründen, daß der Staat geneigt sein möge, dem Zweck der Verbindung der Lippe mit der Ems — der Haupt-Eisenbahn mit der Nordsee — außerordentliche Unterstützung zu gewähren.

Abgesehen hiervon nehmen wir an, daß der Staat einstweilen der Zweigbahn von Hamm nach Münster dieselben Begünstigungen gewähren wird, die dem Vernehmen nach der Bahn von Elberfeld nach Dortmund gewährt sein sollen, nämlich die Uebernahme von einem Viertheil der erforderlichen Aktien, mit Verzichtleistung auf Zinsen von $3\frac{1}{2}$ Prozent, so lange die Aktionäre nicht 4 Prozent Zinsen erhalten. Das erforderliche Kapital beträgt nach einer approximativen Berechnung beiläufig 1,350000 Thlr.; hiervon ab $\frac{1}{4}$, als Betheiligung des Staats, blieben 1,025000 Thlr. Von der Wahrscheinlichkeit der Herbeischaffung dieser Summe hängt wesentlich die Bestimmung der Richtung der Rhein-Weserbahn — ob über Hamm oder über Soest — ab. Jetzt ist also der Augenblick da, wo die Einwohner von Münster die Liebe zu der Vaterstadt bewähren, deren Gedeihen fest begründen und sich selbst durch Betheiligung an einem vortheilhaften Unternehmen Gewinn bereiten können. Die Waarenzüge von der Ems zur Lippe sind schon jetzt sehr bedeutend, werden aber gewiß durch eine Eisenbahn noch mehr gesteigert werden. Ebenso lehrt die Erfahrung aller Länder, wie ganz ungemein insbesondere der Personenverkehr durch eine Eisenbahn gehoben wird; es läßt sich daher mit Bestimmtheit erwarten, daß eine große Anzahl Reisender aus Holland, Ostfriesland, Oldenburg u. s. w. von hier aus den Anschluß an die Eisenbahn bewirken und so Konkurrenz und Verkehr hier am Orte vermehren werde. Unsere Anstrengungen dürfen dabei auf Unterstützung der ganzen Umgegend sowohl, als der

Stadt Hamm und ihrer Umgebung, rechnen. Wohl zu hoffen ist auch, daß die Stände der betreffenden Kreise durch kostenfreie Beschaffung des Terrains zur Bahn ein Unternehmen fördern werden, das um so mehr ihnen Vortheil zu bringen geeignet ist, als der größere Theil der Baukosten für Tagelohn der geringeren Klasse der Kreiseingesessenen zufließen wird."

In Folge dieser Aufforderung begann die Zeichnung der Aktien und nahm sowohl in Münster als auch außerhalb einen sehr guten Fortgang. Von dem Komité wurde während dieser Zeit ein Antrag, um Konzessionirung des Unternehmens unter obigen Bedingungen und um Bewilligung der Kosten für die Vorarbeiten dieser Zweigbahn aus Staatsmitteln, an das Finanz-Ministerium gerichtet; durch nachstehende Verfügung des Ober-Präsidenten von Westphalen vom 4. März 1844 wurde demselben jedoch hierauf Folgendes eröffnet.

„Der Antrag vom 12. v. M. wegen Konzessionirung einer Zweig-Eisenbahn von hier nach Hamm ist zwar höheren Orts von mir mit nach Lage der Sache begründeter Hoffnung eines günstigen Erfolges bevorwortet worden: in Folge einer Verfügung des Herrn Finanz-Ministers Excellenz vom 28. v. M. muß ich jedoch und zugleich auf das an Hochdenselben gerichtete Gesuch des Magistrats vom 16. c. mit Bedauern eröffnen, daß die von mir ausgesprochene Voraussetzung:

> es werde der Staat ein Viertheil der Aktien übernehmen und auf Zinsengenuß verzichten, bis die übrigen Aktionäre 4 Prozent Zinsen erhalten haben,

nicht verwirklicht werden kann. Denn die Unterstützung und Betheiligung des Staates muß dermalen nothwendig auf die bei den Verhandlungen mit den ständischen Ausschüssen gedachten großen Haupt-Eisenbahn-Verbindungen beschränkt bleiben, da die disponibel zu machenden Fonds bei weitem nicht ausreichen, um auch die sonstigen Verbindungen, welche für wichtig und nützlich anzuerkennen sind, durch Betheiligung und Unterstützung des Staates zu fördern.

Zu Gunsten der Elberfeld-Wittener Bahn ist lediglich aus der besonderen Rücksicht auf die früheren Verhältnisse, in Folge deren das schon vollständig vorbereitete Unternehmen wieder aufgegeben werden mußte, eine Ausnahme in Aussicht gestellt worden, so daß dasjenige, was für diese Bahn gewährt werden möchte, überall nicht als eine für die Zweigbahnen überhaupt zu erwartende Unterstützung angesehen werden kann.

Hiernach kann das Konzessionsgesuch des Magistrats keine Berücksichtigung finden, wie denn auch der Antrag auf Bewilligung der Kosten für die Vorarbeiten nicht zu gewähren ist, indem die Annahme, daß des Hochseligen Königs Majestät für solche Zwecke 1 Million Thaler legirt habe, auf einem Irrthum beruht. Die Einleitung des projektirten Eisenbahn-Unternehmens wird ganz nach den im Amtsblatt von 1839 S. 17 bekannt gemachten allgemeinen Bestimmungen ohne Betheiligung des Staates zu treffen sein, und erst dann, wenn in Gemäßheit derselben die Sache gehörig vorbereitet ist, wird die Konzession dafür beantragt werden können, wenn auch der fraglichen

Eisenbahn-Verbindung allerdings ein solches Interesse beizumessen ist, daß die Genehmigung derselben an sich nicht zu bezweifeln sein möchte. — In dieser letzten Beziehung darf ich die Hoffnung aussprechen, daß bei der lebhaften Theilnahme, welche sich in der letzten Zeit sowohl in der hiesigen Stadt als in deren Umgegend für das Unternehmen ausgesprochen und die richtige Würdigung der großen Wichtigkeit des Unternehmens bethätigt hat, die Einzeichner zur Zurücknahme ihrer Anerbietungen wegen der verfehlten Voraussetzung eines Allerhöchsten Zuschusses sich nicht veranlaßt finden werden, der Zuschuß vielmehr durch anderweite Theilnahme bald gedeckt und mit Hülfe der ansehnlichen auswärtigen Darbietungen der Fonds vollständig gesichert werden wird."

Die Voraussetzungen, unter welchen die Einzeichnungen für diese Eisenbahn unterm 3. Februar 1844 geschehen waren, hatten sich also nicht verwirklicht, indem, wie aus dem Vorstehenden hervorgeht, Seitens der Staatsbehörde die in Anspruch genommene Begünstigung und Theilnahme an dem Bau abgelehnt worden war; die früher angemeldeten Aktienzeichnungen waren also auch dadurch von selbst erloschen.

Unterm 15. Mai erhielt jedoch das Komité vom Finanz-Minister die Zusage der Konzession zum Bau der Bahn, und bei dem anerkannten Nutzen derselben trug das Komité kein Bedenken, den Bau derselben ganz aus eigenen Mitteln der Aktionäre, ohne Unterstützung von Seiten des Staats oder sonstige Beihülfe, zu unternehmen und zu dem Ende eine neue Subskription von Aktien unterm 30. Mai 1844 zu eröffnen. Bei derselben sollten denjenigen Bewohnern der Provinz Westphalen, welche bei der ersten Subskription bereits Aktien eingezeichnet hatten, vorzugsweise eine gleiche Anzahl derselben reservirt werden, wenn sie sich darüber bis zum 15. Juni desselben Jahres erklärten. Einzeichnungen von Andern als den frühern Anmeldern in- und außerhalb der Provinz konnten ebenfalls bis zu dem angegebenen Tage erfolgen; das Komité behielt sich jedoch vor, demnächst zu bestimmen, ob und wie weit die angemeldeten neuen Zeichnungen angenommen werden könnten.

Bei den sämmtlichen Aktienzeichnungen gelten übrigens nachstehende Bedingungen:

1) Das Aktien-Kapital ist vorläufig auf 1,300000 Thlr. festgesetzt, jede Aktie zu 100 Thlr.

2) Der Unterzeichnete verpflichtet sich auf Verlangen, als Beitrag zu den Kosten der Vorarbeiten, zur Einzahlung von 1 Prozent gegen Aushändigung einer Interims-Quittung, deren Betrag demnächst angerechnet, jedoch bis dahin nicht verzinset wird.

3) Diese Quittung oder der Zusicherungsschein über die gezeichnete Aktie berechtigen den Eigenthümer oder dessen Bevollmächtigten zum Eintritt in die erste Generalversammlung.

4) Die erste Generalversammlung wird durch die Zeitungen von Münster, Köln und die Allgemeine Preußische Zeitung einberufen.

5) Wer in der Generalversammlung nicht persönlich oder durch einen Bevollmächtigten erscheint, unterwirft sich den durch die Versammlung mit

einfacher Stimmenmehrheit, jede Aktie für eine Stimme zählend, gefaßten Beschlüssen.

Die Einzeichnungen wurden am 15. Juni geschlossen und lieferten so günstige Resultate, daß mehr als das Zehnfache angemeldet war. Es steht deshalb zu erwarten, daß die Vorarbeiten begonnen und die weiteren Schritte zur Förderung des Unternehmens gethan werden.

Da die Stadt Münster sich erboten hat, das Terrain zum Bahnhof unentgeltlich herzugeben, und da sich ferner wohl mit Sicherheit erwarten läßt, daß die von der Bahn zu durchschneidenden Kommunen einen großen Theil der erforderlichen Grundstücke aus ihren Mitteln beschaffen werden, so dürfte das für die etwa 4½ Meilen lange Bahnstrecke veranschlagte Baukapital von 1,300000 Thlr., also durchschnittlich 288890 Thlr. pro Meile, gewiß genügen, indem sich der Bahnlinie sehr wenig Terrainschwierigkeiten darbieten und dieselbe eine große Strecke hindurch über wüsten unangebauten Heidegrund läuft, wovon der Morgen vielleicht nicht mehr als 15 bis 20 Thlr. kosten wird.

Die Rentabilität dieser Bahn kann um so mehr außer Zweifel sein, als hierdurch die so lange auf andere Weise projektirte Verbindung zwischen der Ems und der Lippe zu Stande kommt.

Schon der Staatsvertrag zwischen den Kronen Preußen und Hannover vom 13. März v. J., durch welchen der bisherige hannoversche Durchfuhrzoll auf der Ems aufgehoben und dadurch der Verkehr auf dem letztgenannten Flusse außerordentlich vermehrt ist, hat diese Verbindung im Auge gehabt, indem nicht nur die Schiffbarmachung der Ems bis Greven, sondern auch die Anlage einer Chaussee von Greven nach Münster darin festgesetzt ist. Letztere wird gegenwärtig (Juli 1844) schon verdungen und steht deren Eröffnung, wo nicht früher, doch jedenfalls gleichzeitig mit der Eröffnung der Eisenbahn nach Hamm zu erwarten. Dasselbe gilt von der Chaussee nach Holland, woran auf's eifrigste gearbeitet und deren erste Strecke von Münster aus wahrscheinlich schon im August 1844 zur Befahrung eröffnet wird. Münster bildet alsdann den Knotenpunkt der Verbindung zwischen Holland, Ostfriesland, der Grafschaft Mark und dem Rhein, so daß eine ausgezeichnete Frequenz der Zweigbahn nach Hamm keinem Zweifel mehr unterliegen kann. Diese würde sich jedoch noch bedeutend steigern, wenn die beabsichtigte Verbindung Münsters mit Emden längs der Ems durch eine Eisenbahn zu Stande käme, da wohl nie eine Fluß- und eine Chausseeverbindung eine Eisenbahn aufwiegen wird.

## 35. Dortmund-Münster-Eisenbahn.

### a. Geschichte dieses Projekts.

Die Nachricht, daß die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft die Konzession zur Anlage einer Eisenbahn von Elberfeld bis Dortmund, zum Anschluß an die Köln-Mindener Eisenbahn, erhalten habe, gab zunächst die Idee an die Hand, diese Bahn von Münster bis Dortmund weiter zu führen. Indessen war der Gedanke noch nicht zur vollen Reife gediehen, als es plötz-

lich verlautete: daß nach Allerhöchster Bestimmung die Stadt Hamm die Hauptbahn erhalten solle und diese Bestimmung unter der Voraussetzung erfolgt sei, daß die Stadt Münster durch eine Zweigbahn mit Hamm verbunden werde. So niederschlagend diese Nachricht im ersten Augenblick auch erschien, so konnte man sich doch von dem Gedanken nicht losreißen, daß eine Eisenbahn von Dortmund direkt nach Münster, als Fortsetzung der Elberfeld-Dortmunder Bahn, im Allgemeinen weit überwiegendere Vortheile darbiete. Es war daher keine Zeit zu verlieren, besonders da man in Münster schon mit der Aktienzeichnung für die Zweigbahn nach Hamm begonnen hatte. Aus diesen Gründen wurde unterm 4. März 1844 in Dortmund ein provisorisches Komité zur Anlage einer Eisenbahn von Dortmund nach Münster gebildet, welches sich zunächst angelegen sein ließ, die Materialien für den zu entwerfenden Prospektus zu sammeln, gleichzeitig aber auch nicht nur den Finanz-Minister, sondern auch den Ober-Präsidenten von Westphalen, sowie das Komité für die Zweigbahn von Münster nach Hamm, von dem Vorhaben in Kenntniß zu setzen. Unterm 14. März 1844 erließ hierauf das Komité den nachstehenden Prospektus, mit selbigem die Grundlagen, worauf das Unternehmen gebaut war, sowie die Bedingungen, unter welchen zur Aktienzeichnung aufgefordert wurde, bekannt machend.

„Die Rhein-Weser-Bahn wird als mächtige Pulsader der Industrie Rheinland-Westphalen in der Richtung von Osten nach Westen durchziehen; die Nothwendigkeit des Anschlusses an dieselbe muß mehrere Zweigbahnen hervorrufen.

Demgemäß ist bereits die Ausführung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn festgestellt; von Elberfeld ausgehend erreicht sie in Dortmund die Hauptbahn. Eine Fortsetzung von 1¾ Meilen in nördlicher Richtung zur Lippe ist dringendes Bedürfniß, um diesem Strome und dem Niederrheine die trefflichen Steinkohlen der benachbarten Reviere, welche schon jetzt jährlich 4 Millionen Zentner gewinnen und in Vergrößerung der Ausbeutung fast unbeschränkt sind, zuzuführen.

Zum Bau dieser Bahnstrecke trat bereits 1834 eine Gesellschaft zusammen, welche auch unterm 16. Mai 1835 die Genehmigung des Staats erlangte. Die Ausführung unterblieb nur aus dem Grunde, weil man den Anschluß an die Rhein-Weserbahn beabsichtigte und diese durch bekannte Hindernisse zum Erliegen kam.

Das ungemein günstige Resultat der vorgenommenen Vermessung war: daß die Linie theilweise horizontal oder mit einem sanften Abfallen, welches nur an einem Punkte 1:250 ergab, die Lippe erreichte. — Auf diesem Strom bewegten sich nach amtlichen Nachweisen 1840 1,600000 Zentner Güter aller Art; 1843 wurden allein 100000 Zentner Roheisen von Lünen nach Dortmund bezogen.

Von der Lippe bei Lünen bis Münster beträgt die Entfernung 5½ Meilen, und die Idee liegt nahe, auf diesem Wege vermittelst Durchführung der Eisenbahn die Hauptstadt Westphalens mit der gewerblichen Bevölkerung von Berg und Mark zu verbinden.

Der Steinkohlenverkehr würde die ganze Linie beleben, indem dieses unentbehrliche Brennmaterial stets in weitern Kreisen und größern Massen seine Verwendung findet. Trotz dem Nachtheil der nicht-chaussirten Straßen bezog die Stadt Münster allein 1842 73000 Zentner Steinkohlen auf der Achse.

Der Plan, Münster mit der benachbarten, schiffbaren Ems zu verbinden, ist seiner Ausführung nahe, und so würde die Eisenbahn von Dortmund nach Münster unmittelbar die billigste Verbindung mit der Nordsee eröffnen. Im Wiener Frieden und durch die spätern Traktate zwischen Preußen und Hannover ist der freie Verkehr auf der Ems festgestellt worden, und in Bezug auf die Verhältnisse zu Holland wird täglich die Mahnung dringender, eine neue direkte Verbindung der östlichen und westlichen Provinzen des Staats auf anderem Wege herzustellen.

Allerdings wird diesem Bedürfnisse durch die Eisenbahnlinien, welche das Reich in seiner Länge durchziehen, in Betreff des Personenverkehrs genügt; allein die weniger werthvollen schweren Handelsgüter und Produkte müssen nach Möglichkeit die billigern Wasserstraßen benutzen. Getreide, Leinsaamen, Theer, Pech, Häute, Hanf, Pottasche, Spiritus, Oelsaamen, Oel werden nie auf Eisenbahnen ihren Weg von der Ostsee zum Rheine nehmen.

In der vorgeschlagenen Richtung würden die Waaren von Elberfeld bis Königsberg nur 16 Meilen auf dem Schienenwege und den Rest zu Wasser zurücklegen; darin beruhen die Frachtersparnisse, welche hier näher nachgewiesen werden.

Emden, Leer, Papenburg besitzen eine bedeutende und billge Handelsmarine; durch Hülfe derselben würde auf dieser Wasser- und Eisenstraße die Tonne schottisches Roheisen um 1 Thlr. billiger franco Lünen bezogen werden, als über Dortrecht und Wesel.

Elberfeld und Barmen verbrauchen jährlich 80000 Zentner Twiste, die Spedition derselben über Hull, Emden, Münster und Dortmund könnte mit den Linien über Rotterdam und Antwerpen sehr wohl konkurriren. — Oel, von Stettin über Emden bezogen, stellte sich pro Zentner franco Dortmund 15 Sgr. billiger als über Rotterdam.

Von Hagen über Düsseldorf und Amsterdam nach Hamburg beträgt die Fracht von 3 Zentnern 3 Thlr. 3 Sgr.; auf der vorgeschlagenen Straße über Münster würden 20 Sgr. zu ersparen sein; ein ungemein wichtiges Resultat für die nach den Hansestädten bestimmten Eisenwaaren, denn auch die Lieferzeit wäre kürzer. Zink von Breslau über Hamburg, Emden und Münster wäre pro Zentner 10—14 Sgr. billiger franco Hagen zu liefern, als auf übliche Weise über Magdeburg.

Diese Nachweise werden vorläufig genügen, um die Ansicht zu begründen: daß die Emsverbindung die östlichen Provinzen des Staats den westlichen näher rückt. Durch passendes Ineinandergreifen der Eisenbahnen und der Schifffahrt würde es möglich, daß Güter von Elberfeld zu billigster Fracht in drei Wochen Königsberg erreichten! Münster würde der Stapelplatz dieses Verkehrs und außerdem durch wohlfeile Zufuhren der Steinkohlen befähigt, sich mit Erfolg der Industrie zu widmen.

---

Nach den vorstehenden Erörterungen würden dem Bahnverkehr zufallen:

1) der Steinkohlentransport zur Lippe und für das Binnenland bis Münster;
2) theilweise die Handelsgüter, welche sich zwischen Lünen und Wesel auf der Lippe bewegen;
3) der Verkehr von Berg und Mark mit den Emsgegenden und der Nordsee;
4) der Personentransport auf Münster und auf einen Theil des nördlichen Deutschlands;
5) Getreide, Holz und andere Materialien. Die Rentabilität läßt sich deshalb um so weniger bezweifeln, da das Terrain nur geringe Hindernisse bietet und sehr billig zu erwerben ist. Kunstbauten, eine gewöhnliche Brücke ausgenommen, sind nicht erforderlich.

Die Länge der Linie von Dortmund über Lünen auf Münster beträgt 7¼ Meile, also 3 Meilen kürzer als über Hamm. Nach dem Maaßstabe der Braunschweiger Bahnen würde die Meile nebst Inventar für 150000 Thlr. zu bauen sein. Ein Kapital von 1,400000 Thlr. stellte sich demnach für die wichtige Unternehmung als genügend heraus, da Holz, Eisen und Arbeitslohn weniger Kosten als auf jeder andern Strecke verursachen.

Der Ausbau dieser 7¼ Meilen würde, außer den provinziellen Interessen, den Handel Norddeutschlands im Allgemeinen sehr wesentlich berühren, und darf deshalb die Unternehmung warme Anerkennung in weiten Kreisen erwarten, ohne des Börsenspiels zu bedürfen.

Auf diese Hoffnung gestützt, ladet das provisorische Komité zur Aktienzeichnung unter nachstehenden näheren Bedingungen ein:

1) Das Aktienkapital besteht aus 1,400000 Thlr., jede Aktie zu 100 Thlr. preußisches Kourant.
2) Einzeichnungen können erfolgen bei
   den Herren van der Heydt-Kersten und Söhne in Elberfeld,
   " " Lindenkampf und Olfers in Münster,
   " " Adolph Schmedding und Söhne daselbst
   und bei unserm Komité.
3) Der Unterzeichner verpflichtet sich, als Beitrag zu den Kosten der Vorarbeiten, gegen Aushändigung einer Interimsquittung von Seiten des Bankhauses, zur Einzahlung von 1 Prozent, welches angerechnet wird.
4) Diese Quittung, und nur sie, berechtigt den Eigenthümer oder dessen Stellvertreter zum Eintritt in die erste General-Versammlung.
5) Die erste General-Versammlung wird durch die Zeitungen von Köln, Elberfeld und Münster einberufen.
6) Wer in der General-Versammlung nicht persönlich oder durch einen Bevollmächtigten erscheint, unterwirft sich den durch die Versammlung mit einfacher Stimmenmehrheit, jede Aktie für eine Stimme zählend, gefaßten Beschlüssen."

Nach der Veröffentlichung dieses Prospektus ging die Aktienzeichnung mit überraschender Schnelligkeit vor sich, weshalb man es für zweckmäßig

hielt, dem Könige von dem Unternehmen und von dem glänzenden Erfolge, welchen dasselbe bis dahin gehabt, unmittelbar Vortrag zu machen. In dieser Immediat-Vorstellung vom 26. März 1844 wurde in gedrängter Kürze hervorgehoben:

daß das Interesse des Gewerbfleißes von Berg und Mark für die Richtung der Hauptbahn über Soest spreche; daß eine Verbindung Münsters mit der Hauptbahn nur dann kräftig auf den Flor des Landes einwirken könne, wenn dem Handel von der Nordsee zum Rhein die nächste, unmittelbare, billigste Straße eröffnet werde, diese aber nicht über Hamm führe; die große Handelsstraße müsse sich daher von der Ober-Ems auf Münster und von dort, bei Lünen die schiffbare Lippe berührend, auf Dortmund zum Anschluß an die Bergisch-Märkische Eisenbahn erstrecken.

Hieran knüpfte man die Bitte:

daß Se. Majestät geruhen möge, die Vortheile der direkten Verbindung der Ems und Münsters mit Dortmund den unerschöpflichen Kohlenrevieren und den gewerbreichsten Distrikten von Berg und Mark in die Waagschale der Entscheidung zu legen.

Gleichzeitig wurde dem Finanz-Minister von dem Geschehenen Anzeige gemacht und über den Stand der Sache Bericht erstattet. Während nun die Berathung über das Statut gepflogen, der Entwurf dazu ausgearbeitet und die nöthigen Einleitungen zur Berufung der General-Versammlung gemacht wurden, ward das Reskript des Finanz-Ministers vom 11. April 1844 gegen die fernere Ausdehnung bekannt, wonach für andere Eisenbahn-Unternehmungen als diejenigen, welche in Folge der Berathungen der vereinigten ständischen Ausschüsse nach der Allerhöchsten Kabinets-Ordre vom 22. November 1842 zur Ausführung und Beförderung bestimmt, oder für deren Ausführung bereits Zusagen ertheilt sind, fürs erste und in den nächsten Jahren die Genehmigung überhaupt nicht ertheilt werden wird, sofern nicht für einzelne, vorzugsweise wichtige Bahnen ganz überwiegende allgemeine Interessen eine Ausnahme nöthig erscheinen lassen.

Dieses Reskript war nicht geeignet, den Muth für das Unternehmen zu steigern, besonders da es auch inzwischen bekannt wurde, daß der Magistrat und die Stadtverordneten in Münster durch Reskript des Finanz-Ministers vom 19. April 1844 benachrichtigt worden, „daß des Königs Majestät in der Voraussetzung, daß die Anerbietungen gehalten werden, welche für den Fall der Richtung über Hamm gemacht worden, mit Rücksicht auf den Anschluß von Münster her, zu bestimmen geruht haben, daß Hamm von der Eisenbahn jedenfalls berührt werden sollte, vorbehaltlich der nähern Bestimmung der Bahnlinie, welche noch Gegenstand weiterer Erörterung sei."

Es wurden nun von Seiten des Dortmunder Komités Deputirte nach Münster geschickt, um sich über die Sache noch nähere Aufklärung zu verschaffen, welche diesen Auftrag in der Zeit vom 26. bis 29. April deſſ. Jahres auch vollzogen. Aus dem vorstehenden Ministerial-Reskript vom 19. April leitete jedoch der Magistrat zu Münster die Verpflichtung her, das Projekt

der Zweigbahn von Münster nach Hamm zunächst verfolgen zu müssen, weshalb bei demselben das Dortmunder Projekt keine Theilnahme fand.

Während der Zeit hatten sich, nachdem durch den vorher erwähnten Prospektus der Plan der Ausführung einer Eisenbahn von Dortmund nach Münster der Oeffentlichkeit übergeben war, in den verschiedenen Zeitschriften Stimmen für und wider dieselbe, eben so in Bezug auf die Münster-Hammer Zweigbahn, erhoben. Aus denselben ergab sich, daß wohl die meisten Gründe für eine Zweigbahn von Münster nach Hamm sprachen, denn dies von den höhern Behörden angeregte Unternehmen umfaßte wenigstens denselben Personen- und Güterverkehr, welchen das Dortmunder Komité seiner Eisenbahn zuwies. Da man nun bei der Münster-Hammer Bahnlinie denselben Zweck durch eine 4½ Meile lange Eisenbahn erreichen konnte, welchen man auf der Münster-Dortmunder Strecke durch eine von 7¼ Meile Länge erfüllte, so mußte es schon aus diesem Grunde zweckmäßig sein, die kürzer auszuführende Bahnstrecke zu wählen, wenn nicht entscheidende Vortheile sich auf der andern darboten. Dieses war aber nicht der Fall, denn, wenn man auch vorzugsweise die Verbindung Münsters mit dem Bergischen im Auge hatte, so betrug der Unterschied auf dem einen oder dem andern Wege nicht 3 Meilen, wie der Prospektus des Dortmunder Komités sagt, sondern nur höchstens 1¾ Meilen. Denn von Dortmund ist, nach der Hansemannschen Karte, die ermittelte Bahnlänge 4½ Meile, von Hamm bis Münster wird dieselbe ebenfalls 4½ Meile betragen; die ganze Länge der Bahn auf diesem Wege stellt sich demnach auf 9 Meilen heraus.

Aber noch viel wichtigere Gründe entscheiden für die Münster-Hammer Zweigbahn. Während bei dieser die Linie in einem fast horizontalen und größtentheils wohlfeilen Terrain fortläuft, ist auf der Dortmunder Bahnlinie der Boden theurer und kommen viel größere Steigungsverhältnisse vor. Die Bahn von Münster nach Hamm trifft die Köln-Mindener Hauptbahn beinahe senkrecht, bietet mithin eine eben so gute Verbindung mit dem Rheine als mit Berlin u. s. w. dar, während bei der direkten Verbindung Dortmunds mit Münster nur der Verkehr mit dem Bergischen und mit dem Rheine berücksichtigt ist. Keineswegs können aber die dadurch erreichten Vortheile so wichtig sein, um den ganzen östlichen Verkehr aufzuwiegen, welcher auf der Dortmunder Linie, im Vergleich zur Hammer, wenigstens einen Umweg von 8 Meilen machen müßte. Güter und Personen würden daher lieber diesen Umweg vermeiden und per Chaussee bis zur Hauptbahn gehen. Hierdurch mußte aber Münster die Vortheile der Eisenbahn bei einem großen Theile des Verkehrs entbehren, da man wohl nicht in Absicht haben konnte, Münster durch zwei Schienenwege mit der Hauptbahn in Verbindung zu setzen.

Bei den höchsten Behörden fand deshalb auch das Unternehmen des Dortmunder Komités keinen Eingang, indem letzterem durch Reskript des Finanz-Ministers vom 7. Mai 1844 mitgetheilt wurde, daß

„für das Projekt zur Anlage einer Eisenbahn von Dortmund nach Münster eine Aussicht auf Genehmigung nicht eröffnet werden könne."

Dennoch ließ das Komité den Muth nicht sinken, vielmehr faßte es den Plan auf, sein sich vorgestecktes Ziel auf einem anderen Wege zu erreichen, und zwar in der Art, daß die Aktienzeichner zur Anlage der Eisenbahn von Dortmund nach Münster sich der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft anschlössen und so die Anlage einer Bahn von Elberfeld bis Dortmund mit der projektirten von Dortmund nach Münster fortlaufend bis zur Ems bei Greven zu einer Bahn verschmolzen würde.

In der hierauf am 14. Mai 1844 zu Dortmund gehaltenen General-Versammlung der Aktionäre wurde demnach in Bezug hierauf von derselben einstimmig der Beschluß gefaßt:

„vorläufig die eigene Konstituirung zu vertagen, dagegen ihr provisorisches Komité hierdurch mit der Vollmacht zu versehen, sofort eine Verschmelzung mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft unter der Bedingung gleicher Rechte bei deren Verwaltungsrath in Antrag zu bringen."

Werde dieser Vorschlag aber abgelehnt, so wollten die Aktienzeichner fortfahren, ein großes, vom Vaterlande tüchtig anerkanntes Ziel selbstständig zu verfolgen. Die General-Versammlung bevollmächtigte ferner das provisorische Komité, alle Schritte und Maaßregeln, welche zur Ausführung des Unternehmens, und zwar der Fortsetzung der Bahn von Dortmund, nicht blos bis Münster, sondern auch bis zur Ems bei Greven, demselben geeignet erscheinen, zu treffen, und zu diesem Zweck das Aktien-Kapital noch um 100000 Thlr. zu vermehren und diese Summe vorzugsweise den Bewohnern der Emsgegend zur Zeichnung anzubieten, weil diese mit ihren frühern Zeichnungen größtentheils nach Abschließung der Listen eintrafen."

Die Gesellschaft hat mithin ihr Unternehmen noch nicht aufgegeben; ob es aber jemals die Konzession erlangen werde, steht sehr dahin, da die Münster-Hammer Zweigbahn, welche jedenfalls zur Ausführung kommen wird, schon vollständig die beabsichtigte Verbindung Münsters mit der Hauptbahn herstellt.

### b. Richtung und Länge der Bahn, so wie sonstige Verhältnisse.

Wir entnehmen hierüber dem in der General-Versammlung am 14. Mai 1844 erstatteten Vortrage das Nachstehende.

Zwei Bahnlinien waren in Vorschlag gebracht; über eine derselben sind bereits schon früher Nivellementsprofile, Karten und Kostenüberschläge gefertigt worden, welche sich im Besitze der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft befanden und von derselben auf das Ansuchen des Komités gegen die Summe von 300 Thlr. und die Zusicherung der Nachzahlung von 500 Thlr. für den Fall, daß die Konzession ertheilt werde, überlassen wurden.

Diese Linie geht über Beckinghausen, Werne und Herbern auf Münster und ist $6\frac{7}{8}$ Meilen lang. Das Terrain ist ziemlich günstig, indem die größte Steigung $\frac{1}{250}$ beträgt. Von Dortmund bis Lünen auf 3230 Ruthen ist stetes Fallen und die größte Neigung 1:300; von Lünen bis Herbern auf

3780 Ruthen stetes Steigen, und die größte Steigung auf 300 Ruthen 1:250; von Herbern bis zum Ascheberger Wege auf 3700 Ruthen stetes Fallen und die größte Neigung auf 1250 Ruthen 1:300; vom Ascheberger Wege bis Münster auf 3290 Ruthen, abwechselnd Steigen und Fallen, die größte Neigung jedoch nur 1:600.

Bedeutende Erdarbeiten kommen auf der ganzen Linie nicht vor; Einschnitte nur zwei von 20—25 Fuß, und zwar nur auf kurzen Strecken; Aufträge von 16—20 Fuß ebenfalls nur auf kurzen Längen. — An größeren Brückenbauten wird nur eine über die Sesecke und eine über die Lippe bei Lünen erforderlich sein. — Plan ist, vorläufig nur eine Spur mit den nöthigen Ausweichungen, Halteplätzen und Bahnhöfen zu legen.

Die andere Linie geht vor Lünen bei dem Hause Schwansbell von der vorigen ab, zieht sich südlich bei Lünen an der Ziegelei hin und geht östlich des Hauses Buddenburg über die Lippe; von da legt sich dieselbe an die nördlich an der Lippe sich hinziehenden Höhen an, geht südlich von Schulte Altstede vorbei und wendet sich sodann nördlich in ein, in dem Kappenberger Höhenzuge sich vorfindendes Thal, von wo aus dieselbe die Höhe bei Bork trifft, an dessen östlicher Seite, und ferner, Selm und Lüdinghausen nahe vorbei, sie mit sehr geringem Ansteigen die Wasserscheide bei Senden überschreitet und von da in der Ebene Münster erreicht.

Von dieser Linie, die etwas länger ist als die vorige, sind noch keine Profile vorhanden; doch findet auch diese keine bedeutende Schwierigkeiten, und nur bei Uebersteigung der Wasserscheide bei Bork dürften darin einige größere Arbeiten und größere Steigungen als in der vorigen vorkommen. Wenn nun die erstere Linie wahrscheinlich ein geringeres Anlagekapital erfordert, so führt dagegen die letztere durch eine frequentere Gegend.

Für die Baukosten einer Meile, einschließlich Betriebs-Inventar, ist von dem Komité die Summe von 141000 Thlr., mithin für die circa 7 Meilen lange Bahn in runder Summe eine Million Thaler, angenommen. Die Mehrzeichnung von 400000 Thlr. geschah in der Voraussetzung der Bahnverlängerung bis zur Ems.

Jedenfalls würden aber, wenn die Bahn wirklich zur Ausführung käme, die veranschlagten Baukosten pro Meile schwerlich ausreichen, da, wie wir unter Münster-Hammer Eisenbahn gesehen haben, das dort pro Meile angenommene Baukapital viel größer ist, und allgemein anerkannt wird, daß die dortige Linie ein viel billigeres und viel günstigeres Terrain durchschneidet.

## 36. Münster-Unterems-Eisenbahn.

### a. Geschichte dieses Projekts.

Nachdem Münster die gewisse Aussicht hatte, mit der Köln-Mindener Eisenbahn mittelst einer Zweigbahn bis Dortmund oder Hamm in Verbindung zu kommen, mußte nothwendig der Gedanke entstehen, von hier aus mit der Ems in eine bessere Verbindung als bisher zu treten. Die Erleichterung, welche die Emsschifffahrt durch den jüngsten Vertrag zwischen Preußen und

Hannover gefunden, hatte bereits den Verkehr zwischen dem preußischen Oberems- und dem hannöverischen Niederemslande und Ostfriesland zu einem recht lebhaften gemacht; diese Vermehrung des Handelsverkehrs, nachdem blos einige Hindernisse gesunken, zeigte aber ganz deutlich das Bedürfniß, sowohl Hannovers als Preußens, in engere Handelsverbindungen einzugehen. Hierzu gehört vor Allem nothwendig die Herstellung einer Kommunikationsstraße, welche allen Bedürfnissen genügt. Darf man nun ohne weitere Beweisführung annehmen, daß Chausseen bei unsern jetzigen Verhältnissen nicht mehr ausreichen, so konnte diese Verbindung nur vermittelt werden durch einen Kanal von der Ems nach der Lippe und dadurch mit dem Rhein, durch Anlegung einer an die Köln-Mindener Bahn sich anschließenden Eisenbahn oder durch Beides zugleich.

Was nun die Oberems betrifft, so ist deren jetziger Zustand mangelhaft, und auch die auf Grund des Hannoverisch-Preußischen Emsschifffahrts-Vertrages binnen 3 Jahren zu beendigende Schiffbarmachung derselben bis Greven wird diesen Zustand nicht in dem Maaße verbessern, um dadurch eine hinreichende Erleichterung des Verkehrs erwarten zu dürfen. Es würde allerdings ein Anderes sein, wenn die Schiffbarmachung bis Münster fortgesetzt würde, welche Stadt dann als Entrepot der nach Westphalen zu sendenden Waaren dienen und von wo aus die Weiterversendung landeinwärts natürlich besser als von dem unbedeutenden Orte Greven geschehen könnte.

Die Kanalverbindung der Ems mit der Lippe und dadurch mit dem Rheine war zwar seit 1815 bereits verschiedentlich zwischen den Kronen Hannover und Preußen in Anregung gekommen, jedoch leider unausgeführt geblieben, und stand, nach dem jüngsten westphälischen Landtagsabschiede, auch wohl nicht mehr zu erwarten. Eine Kanalverbindung der Ems mit der Lippe hätte zur jetzigen Zeit, in welcher man so viele Ansprüche an die Kommunikationsmittel macht, auch schwerlich ausgereicht, um eine vollkommene Verbindung herzustellen. Flüsse und Kanäle treten in den Hintergrund, seitdem die Eisenbahnen begonnen haben, in dem Verkehre der Menschen mit einander sowohl, als mit ihren Produkten eine völlige Umgestaltung hervorzubringen, indem jene, wenigstens in Deutschland, größtentheils zu seicht, oft unfahrbar und den Witterungsfällen zu sehr unterworfen sind. Täglich vermehrt sich der Frachtverkehr auf den Eisenbahnen selbst da, wo die günstigsten Flußschifffahrtsbedingnisse vorhanden sind, wie dies z. B. der Rhein und die Elbe beweisen

Für Deutschlands Welthandel ist aber eine Verbindung der Unterems mit der nach Münster zu führenden Eisenbahn wichtig und nothwendig, denn nur dadurch allein kann die dem deutschen Erwerbfleiße drohende Konkurrenz des Auslandes überwunden werden, indem es gelingt, auf möglichst wohlfeile und sichere Art die Versendungen der Fabrikate bis zur See und übers Meer, sowie die Erlangung der unentbehrlichen überseeischen Produkte auf gleiche Weise zu vermitteln. Belgien und Holland erschweren solches für den größten, reichsten und gewerbthätigsten Theil Deutschlands durch ihre Lage, ihre Durchgangssteuer, Zölle und kostbaren Seetransport. Ist dieser Theil Deutschlands (das ganze Flußgebiet des Rheins und seiner Nebenflüsse, nebst den

westphälischen Fabrikdistrikten umfassend) fortwährend von jenen beiden Staaten abhängig, deren Interessen so oft von denen Deutschlands sich trennen, so bleibt für ihn der überseeische Verkehr stets von der Laune des Auslandes abhängig. Ueberdies wird die Vermittelung des überseeischen Verkehrs über Belgien in der Folge sehr vertheuert durch die Einführung der jetzt beschlossenen belgischen Schifffahrts-Differentialzölle, indem diese den englischen, holländischen und ostfriesischen Schiffen dort die Konkurrenz fast unmöglich machen werden, die belgischen Seeleute und Schiffe aber bisher zu unbedeutend, unsicher und theuer waren, weshalb denn z. B. noch im Jahre 1843 allein aus Ostfriesland über 300 Schiffe im Hafen von Antwerpen Frachten fanden und brachten, was jetzt aufhören muß. Dadurch wird die unumgänglich nöthige Konkurrenz dort wegfallen und die Seefahrt von Antwerpen Belgiens Monopol, welches folglich die Frachtpreise beliebig stellen kann und sicher erhöhen wird, um dabei zu bestehen.

Von der Ostsee bis zum Wesergebiete bleiben Dänemark und die Hansestädte noch lange die einzigen Vermittler, und auf letztere hat das englische Interesse nicht selten einen solchen Einfluß, daß der deutsche Kaufmann, Fabrikant und Exportant sich vorzusehen hat, wenn er mit England konkurriren muß. Sonach liegt im größten Interesse für Deutschlands Welthandel, sich zugänglich zu machen, das ihm allein noch frei bleibende Stromgebiet der Ems mit seinen trefflich gelegenen Handelsplätzen Emden und Leer, kräftige Konkurrenten mit Holland und Belgien, 9 Meilen landeinwärts der Fluth und den größten Handelsschiffen zugänglich, mit zwei Mündungen versehen, welche alle übrigen Ströme hinsichtlich der Sicherheit des Ein- und Auslaufens übertreffen, und umwohnt von einer Bevölkerung, welche auf mehr als 550 Seeschiffen 6—7000 Seeleute besitzt, die in Holland, England, Frankreich und Belgien den besten Seefahrern wenigstens gleichgestellt, ja gewöhnlich dort den Einheimischen vorgezogen werden.

Durch die Wiener Kongreß-Beschlüsse und Traktate ist die Ems auch für Preußen ein freier Strom, und Emden auch Preußens Freihafen, während die Elbe und die Weser, sowie die Rheinmündungen dieses Vortheils entbehren und so seicht sind, daß sie nur so gut wie in offener See noch den größeren beladenen Seeschiffen den Zutritt gestatten, Sicherheit der Lagerung aber ihnen fast nirgend gewähren, indem sie da, wo einige Sicherheit gegen Stürme und hohe Fluthen sich für die Seeschiffe findet, kaum 12—14 Fuß Tiefe bei höchster Fluth besitzen, was für Schiffe von 90—100 Lasten zu gering ist, während die Ems dort 16—22 Fuß Fluthtiefe hat.

Obigen Zugang zur See aus dem Innern Deutschlands kann aber nur eine Eisenbahn vermitteln, welche sich in Münster an die dorthin zu führende Eisenbahn anschließt und von da über Rheine, Lingen, Meppen, Papenburg und Leer auf Emden geht. Daß die Anlegung dieser Eisenbahn nicht die geringsten Terrainschwierigkeiten darbietet, ergiebt die oberflächlichste Kenntniß der Lokalität. Von Emden — mit 12000 Einwohnern, welches nach Vollendung des jetzt im Werk begriffenen Schleusen- und Kanalbaues 300—400

(mit bis 300 Lasten oder 600 Tons) beladenen Schiffen auf mindestens 15 Fuß Wassertiefe den sichersten Hafen gewährt, — bis Leer (3¾ Postmeilen, mit 6800 Einwohnern) findet gar keine Terrainsteigerung Statt, 40—50000 wohlhabende Menschen werden diese Bahn oft benutzen. Bei Leer wird eine Brücke über die Leda nothwendig werden, deren Bau etwa 50000 Thlr. Kosten verursachen mag. Von dort bis Papenburg (3 Meilen, mit 5000 Einwohnern) bietet ein fester, wohlfeiler Sandboden ein ganz ebenes Terrain, umwohnt von 30000 wohlhabenden Leuten. Von Papenburg über Lathen (3¾ Postmeilen), Meppen (2¾ Postmeilen, mit 1950 Einwohnern), Lingen (3 Postmeilen, mit 2800 Einwohnern) nach Rheine (4¼ Postmeilen), wo das preußische Gebiet beginnt, führt die Bahn in gerader Richtung, ohne merkliche Steigerung, über größtentheils unkultivirten hohen, schweren Sandboden, dessen Erwerbung wahrscheinlich fast nichts kosten wird, und erfordert nur eine ganz unbedeutende Brücke über die Hase. Bei Rheine oder Greven wird, um auf Münster, mit 30000 Einwohnern, zu gelangen, eine nicht kostspielige Brücke über die dort ganz unbedeutende Ems zu schlagen und von da die Bahn in ganz gerader Richtung auf festem, ungesteigerten, ebenen Sandboden nach Münster (5 Meilen) fortzuführen sein, von wo aus sie vermittelst der projektirten Münster-Hammer oder Münster-Dortmunder Eisenbahn die Köln-Mindener Bahn erreicht.

Die ganze Länge der Eisenbahn auf Münster von Emden ab beträgt sonach 25½ Meilen, oder, wenn man ohne Zweifel manche Krümmungen des jetzigen Postweges, welche mitberechnet sind, abschneiden kann, 24 Postmeilen. Nach ungefähren Ueberschlägen, die indeß keinesweges als genau anzunehmen, wahrscheinlich aber nicht zu gering sind, werden die Baukosten, einschließlich des ersten Betriebsmaterials, etwa auf 140000 Thlr. für die Meile kommen, wobei die nothdürftigsten Bahnhofsgebäude auf obigen Zwischenstationen mitberechnet sind. Die ganze Bahn von Emden bis Münster wird darnach 3,500000 Thlr., und höchstens 4,000000 Thlr. kosten, wenn man alle größeren Anlagen und Hauptbahnhöfe hinzurechnet. Damit ist für Westphalen und das ganze Rheinland mit seinen Nebenflüssen eine nicht zu trübende Seeverbindung innerhalb der Grenzen Deutschlands erreicht. Nimmt man etwa Elberfeld als Mittel- und Hauptpunkt der seewärts auszuführenden Waaren, und die offenbar für den Großhandel zweckmäßigste und kürzeste Anlegung der Eisenbahn von dort auf Münster über Dortmund an, welche Entfernung 12 Meilen beträgt, so gelangt man mit 36 Meilen, also in 7—8 Stunden, von Elberfeld zum Seehafen von Emden, und berechnet man die Fracht auf 6 Pf. pro Meile und Zentner, für welche Fracht der Transport mit Nutzen wird beschafft werden können, so hat der Elberfelder Fabrikant seine Waaren vom Lager (einschließlich des hannoverischen Transitzolles, für pflichtige Gegenstände zu 3 Sgr. 4 Pf. pro 100 Pfund) für 21 Sgr. 4 Pf. für den Zentner bis Emden, wo er sie nach Belieben steuerfrei lagern oder für die wohlfeilste Seefracht auf den sichersten Schiffen versenden kann, ohne weitere Kosten zu haben. Ueber Belgien und Holland mit seinen Durchgangs- und Scheldezöllen ist dies gewiß nicht möglich.

Was die Rentabilität der Bahn von Münster auf Emden anlangt, so wird man die Kosten vielleicht folgendermaßen veranschlagen können:

| | |
|---|---|
| 1) die Zinsen des Anlagekapitals zu 4,000000 Thlr. betragen à 3½ Prozent jährlich . . . . . . . . . . . . . . . . | 140000 Thlr. |
| 2) der Unterhalt der Bahn beträgt, wenn man dabei die gewiß sehr kostspielige Leipzig-Dresdener Bahn zu Grunde legt, einschließlich des Unterhalts der Brücken, Gebäude, Besoldungen der Ingenieure, Bahnwärter, Tagelöhner ꝛc. jährlich 3500 Thlr. pro Meile oder für 24 Meilen . | 84000 „ |
| 3) die Kosten der Zugkraft, einschließlich Gehalte, Arbeitslohn, Coaks, Reparaturen ꝛc. betrugen auf der Leipzig-Dresdener Eisenbahn bei sehr theurem Brennmaterial 2 Thlr. 15 Sgr. pro Meile. Wegen der bedeutend größeren Billigkeit des letzteren, welches überall in größter Nähe zu erlangen ist, darf man ⅕ abrechnen, also 2 Thlr. pro Meile für jeden Zug annehmen. Rechnet man nun auf täglich zwei Züge hin und eben so viel zurück, so betragen die Gesammt-Transportkosten für 365 Tage auf 24 Meilen . . . . . . . . . . . . . . . . | 70080 „ |
| Die Verwaltungs- und Direktionsverkehrskosten dürfen erfahrungsmäßig auf ⅓ der Unterhaltungskosten angeschlagen werden, also . . . . . . . . . . . . . . . | 28000 „ |
| Mithin ist Jahresbedarf, um die Bahn rentabel zu machen, | 322080 Thlr. |

Dazu bedarf es des Transports von 644160 Zentner Waaren, à 6 Pf. den Zentner pro Meile gerechnet, über die Bahn, im Ganzen also für jeden Zug 441 Zentner, welche man wohl annehmen kann, wenn man bedenkt, daß das ganze Bedürfniß der Fabrikdistrikte an Korn, Lebensmitteln aller Art, Baumwolle, Wolle, Twiste u. s. w. sich nothwendig über diese Bahn landeinwärts bewegen muß, und es kaum zweifelhaft erscheinen kann, daß auch der Ausfuhr-Güterverkehr vom Rhein über Belgien sich größtentheils auf diese Bahn werfen wird. Schon jetzt betrug die Einfuhr der Waaren über die Ems-Zollämter (ohne das Korn zu rechnen) im Jahre 1843 nach Preußisch-Westphalen über 200000 Zentner, der Waarenverkehr von dort seewärts über Belgiens Eisenbahnen ungefähr 1,800000 Zentner, so weit er Elberfeld und die rheinisch-westphälischen Fabrikdistrikte betrifft, wobei der holländische Ein- und Ausfuhrverkehr gar nicht mitgerechnet ist. Selbst wenn man davon nur ein Drittel für die Münstersche Bahn rechnen will, ergiebt sich doch eine wahrscheinliche Frachtbewegung über diese Bahn von mindestens 200000 Zentnern jährlich mehr, als zur Rentabilität erforderlich sind, also eine Verzinsung des Kapitals mit 7 Prozent. Daß der Handelsverkehr von der Ostsee nach Rheinland-Westphalen und umgekehrt diese Bahn wird benutzen müssen, bedarf kaum der Andeutung; welch vermehrten Verkehr dies hervorbringen wird, eben so wenig.

Der Personenverkehr ist hierbei gar nicht berücksichtigt, jedenfalls wird derselbe aber auch bedeutend werden, da es wohl nicht zu bezweifeln ist,

daß die Reisenden, welche aus Westphalen kommen, diese Straße benutzen werden, um nach dem nördlichen Holland und nach England, und von dort zurück zu gelangen, um so mehr, wenn die Kommunikation mit diesen Ländern durch eine regelmäßige Dampfschifffahrt unterhalten würde. Diese Personen-Frequenz wird stets zunehmen, je mehr Emden an Handelswichtigkeit gewinnt, indem schnelle Beförderung durch abgekürzte Wege und durch Handels-Interesse, welches gewiß bei dem weit größeren Theil des reisenden Publikums vorwaltet, zusammentreffen müssen, um dieses von den bisher gebräuchlichen Wegen abzulenken und für eine neue Straße zu gewinnen.

Ist nach dem Vorerwähnten die Eisenbahn von Münster auf Leer und Emden für Rheinland-Westphalen als eine Nothwendigkeit zu betrachten, deren Bau selbst dann von allen Seiten Beförderung verdient, wenn sich auch die Rentabilität derselben nicht klar herausstellte, so ist sie solches nicht minder für Ostfriesland. Während in allen Staaten der Eigenhandel, die eigene Schifffahrt täglich mehr emporblüht, werden der Handel und die Schifffahrt Ostfrieslands immer mehr vom Auslande abhängig. Ob England, Frankreich und Belgien seine landwirthschaftlichen Produkte und seine Schiffe benutzen müssen, das entscheidet über den Wohlstand und die Existenz Ostfrieslands; Kornbills- und Schifffahrts-Differentialzölle (wie jetzt in Belgien) können demselben täglich den Todesstoß versetzen; der außereuropäische Eigenhandel und Schiffsverkehr ist Ostfriesland unmöglich gemacht, weil ihm die Waarenzufuhr aus Deutschland fehlt, welche es zur Hinfracht benutzen könnte.

Durch die Anlegung der Münsterschen Eisenbahn wird

1) Ostfrieslands Eigenhandel mit Korn, Vieh, Butter und Käse ein sicherer Absatzweg nach den, derselben stets bedürftigen, großen Fabrikdistrikten eröffnet, da letztere solche alsdann aus Ostfriesland wohlfeiler als sonst woher beziehen können, dadurch aber dessen Eigenhandel unabhängig und weniger schwankend;
2) Ostfrieslands Schiffen hinlängliche Befrachtung aus eigenen Häfen nach allen Weltgegenden verschafft;
3) Ostfrieslands und Deutschlands Eigenhandel nach und von Amerika und Asien möglich gemacht, da die Frachten billiger und die Schiffe und Seeleute sicherer als anderwärts sind, auch der Eigenhandel bisher nur durch den Mangel an Hinfracht erlahmt war, indem Ostfriesland aus Mangel an Kommunikationswegen aus dem Innern von Deutschland solche nicht beziehen konnte, daher sich zum Frachtfahren für ausländische Rechnung hergeben und die Einfuhr der fremden, zum Nachtheil der deutschen Gewerbthätigkeit begünstigen mußte.

Daß die gedachte Eisenbahnanlage auch für die Gegenden Ostfrieslands, welche die Eisenbahn nicht unmittelbar berührt, von größtem Nutzen sein müsse, läßt sich schon deshalb nicht bezweifeln, weil der sichere Absatz ihrer Produkte, die höhere Verwerthung derselben im Innern von Deutschland daraus nothwendig folgen werden.

Aus diesen Gründen fand denn auch das vom Verfasser dieser Schrift angeregte Projekt in Ostfriesland, namentlich bei den betheiligten Städten, den

lebhaftesten Anklang. Ein Komité bildete sich daselbst, welches sogleich Schritte bei der Hannoverischen Regierung einleitete, um das Projekt in Wirklichkeit treten zu lassen. Diese hatten den Erfolg, daß von der Hannoverischen Ständeversammlung genehmigt wurde, das Terrain durch Sachverständige untersuchen zu lassen. Zugleich wurde in Aussicht gestellt, daß der Konzession einer Aktien-Gesellschaft zu diesem Zwecke Hannoverischer Seits nichts im Wege stände.

Jedenfalls steht zu erwarten, daß auch Westphalen, namentlich Münster, sein Interesse wahrnehmen und daß sich auch dort ein Komité bilden wird, um sich mit dem Hannoverischen Komité zu vereinigen und alsdann gemeinschaftlich, sowohl bei der Preußischen als bei der Hannoverischen Regierung, um Konzessionirung einzukommen. Daß diese nach den nöthigen Vorbereitungen gewiß gewährt wird, ist wohl nicht zu bezweifeln.

Zweckmäßig und ohne Zweifel mit großem Nutzen für Rentabilität und Vermehrung des Fracht- und Personenverkehrs wird mit dieser Bahn eine Zweigbahn von Lingen auf Osnabrück (etwa über Fürstenau und durch das Hasethal, $7\frac{1}{2}$ Meilen, welche Strecke keine Schwierigkeit bietet) und von Osnabrück durchs Else- und Hasethal auf Bünde ($6\frac{1}{2}$ Meilen), wo sie sich mit der Köln-Mindener Bahn vereinigt, verbunden werden können, wodurch auch der überseeische Waarenverkehr des östlichen Deutschlands, Osnabrücks und Hannovers auf die Emshäfen geleitet werden dürfte. Ueber die Rentabilität und die Kosten dieser Bahn läßt sich jedoch noch nichts Näheres aufstellen, da Richtung, Terrainkosten und die Waaren- und Personenmassen dafür bis jetzt nicht bestimmt sind.

### 37. Die Eisenbahn von Amsterdam über Utrecht nach Arnheim und deren Fortsetzung nach Deutschland.

#### a. Geschichte derselben.

Schon im Jahre 1834 tauchte in Holland das Projekt der Anlegung einer Eisenbahn von Amsterdam nach Köln auf, zerfiel aber damals, weil es einestheils zu wenig Theilnahme, anderntheils aber entschiedenen Widerstand in dem Theile der Bevölkerung fand, welche auf den unzähligen Kanälen Hollands ihren angestammten Nahrungszweig fanden. Schon der Gebrauch der Dampfböte auf dem Rheine hatte den größeren und noch mehr den kleineren holländischen Rhedern und Schiffseigenthümern in ihrem Gewerbe einen wesentlichen Nachtheil zugefügt, weshalb sie um so mehr die Anlegung einer Eisenbahn, als noch weit störender auf ihre Verhältnisse einwirkend, betrachteten. Nur Amsterdam, meinten sie, würde einen wesentlichen Nutzen dadurch haben; Amsterdam sei aber nicht Holland, und Rotterdam unterhalte schon eine ununterbrochene Wasserverbindung mit den deutschen Staaten bis Frankfurt und Manheim hin.

Im Jahre 1838 wurde dies Projekt wieder aufgenommen und von der Regierung beschlossen, den Bau einer Eisenbahn von Amsterdam nach Arnheim auf Staatsrechnung auszuführen. Dieser Vorschlag wurde den Generalstaaten im April zur Entscheidung vorgelegt, er erfuhr jedoch in der dar-

über gehaltenen Berathung starken Widerspruch von vielen Seiten, und obwohl der Finanz-Minister denselben ausführlich vertheidigte und unter Anderem zum Schlusse anführte:

> „der Vorschlag bezwecke, die Erhaltung eines der wichtigsten Handelswege Hollands und die Rettung eines ansehnlichen Theiles des Landes von gänzlichem Untergange, dies Alles sogar ohne Beschwerde für die Nation; welchen Beschluß auch die Kammer fassen möge, die Regierung sei außer Verantwortung, sie habe ihre Pflicht gethan";

so wurde der Antrag doch mit 46 gegen 2 Stimmen verworfen. Der König (damals Wilhelm I.) wurde aber ersucht, den Entwurf in weitere Erwägung zu nehmen.

Die Königliche Entschließung erschien hierauf unterm 30. April und ordnete die Anlegung einer Eisenbahn von Amsterdam über Utrecht nach Arnheim an. Die Kosten, 9,000000 fl. (5,094000 Thlr.), sollten mittelst einer Anleihe beschafft, und diese sollte mit 4½ Prozent verzinst werden, zunächst aus den Einkünften von den Eisenbahnen, und in sofern diese unzureichend sein sollten, aus Königlichen Mitteln, wonach also der König jenen Zinsgenuß garantirte. Sollte die Eisenbahn mehr als die Zinsen abwerfen, so würden die Darleiher ein Viertheil des Ueberschusses als Zulage zu den Zinsen erhalten und die übrigen drei Viertheile würden zur allmäligen Tilgung der Anleihen (durch Auslosung mit 4 Prozent über pari) verwendet. Wenn diese ganz getilgt seien, so sollte das Eigenthum der Bahnen an den Staat übergehen.

In der kurze Zeit darauf erfolgten Bekanntmachung des Finanz-Ministers über diese Anleihe sind folgende die interessantesten Bestimmungen:

1) Versteigerung von 9000 Antheilen à 1000 fl., jeder mit Koupons à 4½ Prozent, fällig am 1. Mai und am 1. November jährlich, der erste fällig am 1. November 1838; jede Obligation führt mit sich: zehn Beweise zu Extra-Dividenden.

2) Die Versteigerung ist festgesetzt zu Amsterdam Dienstag den 5. Juni 1838, und zu geschehen mit gesiegelten Billets, die größte Theilnahme darf nicht über 9000 Antheile oder 9 Millionen sein. Unter 500 Antheile oder 500000 fl. werden keine angenommen. Im Billet muß der Preis über pari, welchen man anbietet, bestimmt sein. Dem höchsteingefüllten Preise fällt seine Einschreibung zu, dergestalt, daß, wenn sie unter 9000 fl. ist, der Rest dem darauf folgenden höchsten Anbot und so weiter bis zur Kompletirung der ganzen Summe von 9,000000 Gulden gebührt, wenn er nämlich sein Anbot auf die höchste Eingabe erhöhen will. Fünf Tage nach der Zuweisung müssen 10 Prozent bezahlt werden gegen Quittungen, die bei Einzahlungen der folgenden Termine, wie folgt, in Abzug kommen, nämlich: 31. Juli 1838 30 Prozent; 15. Oktober 1838 35 Prozent, inklusive 5 Prozent der ersten 10 Prozent, 1. Dezember 1838 35 Prozent, inklusive 5 Prozent der ersten 10 Prozent. Gegen 4½ Prozent Diskonto können alle Termine auf einmal bezahlt werden. Im Fall auf diese Art die ganze Anleihe nicht

unterzubringen sein möchte, bleibt das Uebrige zu näherer Verfügung Sr. Majestät."

Man erhielt auf diese Art die nöthigen Fonds und übergab die Leitung des Baues den Staats-Ingenieuren. Wegen des sehr mangelhaften Expropriationsgesetzes hatten sie mit einer starken Opposition großer Grundbesitzer zu kämpfen. Die Schwierigkeiten häuften sich so sehr, daß man noch gegen Ende des Jahres 1842 mit einer großen Anzahl von Grundbesitzern in Prozeß lag. Durch die kräftige Unterstützung des Ministers des Innern, Herrn Baron Schimmelpenninck van der Oye gelang es endlich, mit Allen abzuschließen, und seit dem Frühjahr 1843 konnte der gegenwärtige Ingenieurdirektor van der Kün mit den ihm untergebenen Ingenieuren, Baron van Reede van Oudshoorn, van der Lee und Backe, die Arbeiten mit ungewöhnlicher Anstrengung betreiben. Sonach sind im Jahre 1843 ausgeführt worden:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| an Erdarbeiten für . . . . . . | 2,680000 | Fr. | oder | 750920 | Thlr. |
| „ Brücken, Durchlässen u. s. w. für | 910000 | „ | „ | 244790 | „ |
| „ Gebäuden für . . . . . . . | 645000 | „ | „ | 174505 | „ |
| „ Betriebsmaterial für . . . . . | 590000 | „ | „ | 158710 | „ |
| Summa . | 4,825000 | Fr. | od. | 1,328925 | Thlr. |

Hierin ist der Preis des Holzes und des Eisens für den Oberbau und die zehn Lokomotive nicht begriffen, welche die Verwaltung schon besaß, eben so wenig die Entschädigungen an Grundbesitz.

Diesen Anstrengungen gelang es, die Bahn zwischen Amsterdam und Utrecht so weit herzustellen, daß diese Strecke seit dem 28. Dezember v. J. dem regelmäßigen Betriebe für das Publikum eröffnet ist, und daß die Schienen im Laufe dieses Jahres bis auf eine Stunde von Arnheim entfernt gelegt und die Bahn bis dahin befahren werden kann. Der große Durchstich bei Arnheim wird es jedoch nicht möglich machen, die ganze Linie vor dem Frühjahr 1845 zu eröffnen. Bis auf diesen Durchstich sind alle Erd- und Maurerarbeiten zwischen Utrecht und Arnheim so weit vorgerückt, daß, sobald es die Jahreszeit erlaubt, an die Legung der Schienen gegangen werden kann.

Man hat gegenwärtig die feste Ueberzeugung, daß trotz des unvorhergesehenen ungeheuren Preises der Grundentschädigungen, welcher sich auf circa 30 Fr. für den laufenden Meter (für die laufende Ruthe etwa 30 Thlr.) beläuft, der Betrag des Voranschlages, welcher auf 20,256000 Fr. oder 5,448865 Thlr. berechnet ist, doch nur um 3 bis 4 Prozent überschritten werden wird.

b. Richtung und Länge der Bahn; Steigungen und Krümmungen, so wie sonstige Verhältnisse.

Auf der 36000 Metres, beinahe 5 geographische Meilen, langen Strecke zwischen Amsterdam und Utrecht hat die Bahn nur 3 geradlinige Richtungen, welche durch Krümmungen von 2500 Metres oder 8000 pr. Fuß Halbmesser und einigen kleineren bei der Station Utrecht verbunden sind. Diese ganze Strecke hat im Allgemeinen nur eine sehr schwache Lage von Pflanzenerde von 30 Centimetres (11,5 Zoll) Dicke, unter welcher eine Art von Torf sich findet, der wenig Widerstand bietet. Man war daher gezwungen, den Sand

von den Dünen auf einige Stunden Weite mit großen Kosten herbeizuschaffen, um die Dammschüttung zu bilden, welche 1—4 Metres oder etwa 3 bis 12 Fuß Höhe hat, je nach der Tiefe, in welcher der Grund der Polder liegt, die man überschreiten mußte.

Auf der Strecke, wo der Boden am wenigsten Festigkeit hat, ungefähr 10000 Metres oder 31860 Fuß, ruht das ganz aus Dünensand aufgeschüttete Planum auf einer zusammenhängenden Grundlage von Faschinen von 10 Metres oder 32 Fuß Breite und 60—80 Centimetres oder 2—2½ Fuß Dicke. Trotz dieser Vorsicht hat man bedeutende Auftragungen machen müssen, an einigen Stellen bis zu 4 Metres oder 12 Fuß Höhe für ein Planum, das nicht über 1 Metre oder 3 Fuß Erhöhung über der Ebene hat.

Diese geringe Festigkeit ist größtentheils die Veranlassung geworden, daß der Urheber dieses Eisenbahn-Projekts, der verstorbene Haupt-Ingenieur B. H. Goudriaan, ein Geleise von 2 Metres oder 6 Fuß Breite und Schienen von 25 bis 30 Kilogramme Schwere auf den laufenden Metre oder 17 bis 20 Pfund auf den Fuß angenommen hat, welche auf einem Gestänge von nordischem Tannenholz liegen, dessen Längenschwellen 20 bis 30 Centimetres oder 0,63 bis 0,95 Fuß ins Gevierte, die Querschwellen (in einem Abstande von 1 Metre oder 3 Fuß) 15 und 30 Centimetres oder 0,48 bis 0,95 Fuß ins Gevierte auf 3 Metres oder 12 Fuß Länge haben. Aus gleichen Gründen ist dasselbe System auf der Eisenbahn von Amsterdam über Haarlem nach dem Haag befolgt worden. Wie kostspielig auch ein Gestänge sein mußte, wozu man das Holz aus Polen kommen ließ, so war man doch gezwungen, sich dafür zu entscheiden, weil es ohne dasselbe fast unmöglich gewesen wäre, gleich in den ersten Jahren einen gehörig festen Schienenweg zu erhalten.

Da das Land zwischen Amsterdam und Utrecht fast ganz horizontal ist, so hat dieser Theil der Bahn keine merkliche Steigung. Dagegen hat die bedeutende Anzahl von großen und kleinen Kanälen, welche es durchschneiden, die Baubehörde gezwungen, eine Menge von Brücken und Wasserleitungen zu machen, worunter drei große Drehbrücken von Gußeisen (aus einer Gießerei im Haag) und zwei Zugbrücken. Die anderen Brücken sind stehende, mit gemauertem Grundwerk und Bedeckung von Bohlen. Alle diese Bauwerke, so wie die Bahnhofsgebäude in Amsterdam, stehen auf eingerammtem Pfahlrost von 12 bis 14 Metres oder 38—45 Fuß Tiefe. Von Utrecht bis Arnheim durchschneidet die Bahn ein weit unebeneres Terrain; sie läuft über mehrere, theils angebaute, theils wüste Heiden, deren Anhöhen sehr bedeutende Abtragungen bedingt haben, um das Maximum der Steigungsverhältnisse von 1:300 nicht zu überschreiten. Fünf bis sechs dieser Hügel sind durchstochen, auf eine Tiefe, welche zwischen 10 bis 20 Metres oder 32 bis 64 Fuß wechselt, und auf eine Länge, welche manchmal 300 Metres oder 960 Fuß erreicht. Die Masse der abzutragenden Erde giebt eine Summe von 2,630000 Kubikmetres oder 26,694500 Kubikfuß, welche man auf provisorischen Schienenwegen durch eine mittlere Entfernung von 2—3000 Metres oder 6—9200 Fuß bewegt.

Im Allgemeinen bestehen diese Hügel aus ziemlich reinem Sand, der

jedoch mit einigem Kies vermischt ist. Die Böschungen in den tiefen Durchstichen, so wie bei den Dammschüttungen, welche die Höhe von 12 bis 15 Metres oder 38—48 Fuß erreichen, haben eine Neigung von 2 : 1 und sind mit Heiderasen bekleidet. Man hat seit zwei Jahren die Erfahrung gemacht, daß bei dieser Neigung die Regengüsse die größten Böschungen nicht beschädigen.

Zwischen Utrecht und Arnheim ist der Weg ebenfalls in großen geraden Richtungen gezogen, bei deren Verbindungen keine Krümmungen unter 2500 Metres Halbmesser vorkommen, mit Ausnahme einiger etwas stärkerer in der Nähe der Stationen. Es befindet sich auf dieser Strecke eine große Drehbrücke von Gußeisen, breit genug für zwei Geleise, ferner einige kleinere Brücken ebenfalls von Gußeisen, und eine große Anzahl Brücken, Durchlässe, Wasser- und Wegeleitungen in Mauerwerk und Holz.

Die ganze Länge der Eisenbahn beträgt 96000 Metres oder etwa 13 geographische Meilen, die Breite 9 Metres oder 27 Fuß in den Aufschüttungen und 11 Metres oder 35 Fuß in den Durchstichen.

Im Allgemeinen hat die Bahn nur ein einfaches Geleise. Ein Doppelgeleise liegt zwischen Amsterdam und Utrecht auf einer Strecke von 10000 Metres oder 31860 Fuß, und eben so zwischen Utrecht und Arnheim. Allein alle Bauwerke, Brücken u. s. w. und alle Erdarbeiten sind auf die künftige Anlage von einem Doppelgeleise eingerichtet.

Das Betriebsmaterial besteht jetzt (August 1844) in 6 Lokomotiven aus den Werkstätten von Sharp Roberts in Manchester und aus 4 Lokomotiven, welche in Amsterdam in der Fabrik der Herren Verveer, Dixon und van Vlissingen u. Comp. gebaut sind. Alle haben 6 Räder und Triebräder von 6½ englischen Fuß (1 Metre 98 Cent.). — Sechs Lokomotive nach dem System der New patent Engine von R. Stephenson sind in der Fabrik des Herrn van Vlissingen u. Comp. in Amsterdam bestellt. Die Anzahl der Wagen beläuft sich gegenwärtig auf 70 und wird in diesem Jahre auf 140 gebracht werden. Sie sind in der Gegend von Utrecht gebaut und alle, wie die Lokomotive, sechsrädrig.

Es werden täglich zwischen Amsterdam und Utrecht 4, zwischen Utrecht und Driebergen 2 Fahrten hin und zurück gemacht und dabei an den Zwischenstationen Abcoude, Nieuwersloois und Breukelen angehalten.

### c. Fortsetzung der Holländischen Eisenbahn.

Bereits im Jahre 1834 hatte der Ingenieur Brade um Konzession zur Anlegung einer Eisenbahn von Utrecht über Gorkum nach Breda und bis an die belgische Grenze nachgesucht; ein Gesuch, dessen Gewährung bis jetzt noch nicht erfolgt ist, obgleich es mehrfach, namentlich 1841, wiederholt wurde. Sollte dieser etwa 11½ Meilen lange Schienenweg zu Stande kommen, so werde dessen Verlängerung über Hoogstraten nach Antwerpen nicht ausbleiben, und dieser Bahn könnte dann eine wichtige Zukunft unbedenklich vorhergesagt werden, weil dadurch Amsterdam mit Brüssel (35 Meilen) und Paris (57 Meilen) in direkte Verbindung gesetzt würde. Auch eine Vereinigung mit dem Amsterdam-Rotterdamer Schienenwege (Gorkum-Rotterdam 5 Meilen) würde dann wohl nicht fehlen.

Im Januar 1843 richtete die Handels- und Fabrikenkammer in Nymwegen, und bald darauf auch die von Herzogenbusch, ein Gesuch an den niederländischen Minister des Innern, um die Fortsetzung der Eisenbahn, von Arnheim aus, am linken Rheinufer über Nymwegen, Crefeld nach Köln zu bewirken. Die in diesen Adressen angeführten Gründe sind: die kürzere Strecke und das geeignetere Terrain auf dieser Rheinseite; der Vortheil, so viele Städte als möglich in die Richtung der Eisenbahn aufzunehmen, und endlich das Interesse für Amsterdam, ja für den ganzen niederländischen Handel, auf der Eisenbahn, eben so wie auf der Rhein-Belgischen, in die Stadt Köln selbst kommen zu können.

Allein die höhere Rücksicht, daß ein Schienenweg auf dem rechten Rheinufer die holländischen Häfen auf dem kürzesten Wege mit dem Innern von Deutschland in Verbindung bringt, scheint die niederländische Regierung bestimmt zu haben, von diesem früheren Plane nicht abzugehen. Außerdem scheint in Berücksichtigung gekommen zu sein, daß die beiden der Düsseldorf-Elberfelder Bahn neu sich anschließenden Eisenwege, nach Steele und Dortmund, dem holländischen Bedarfe die reichen Kohlenfelder des Ruhrgebiets unmittelbar aufschließen und eine Straße in die Metallfabriken der Rheinprovinz eröffnen, welche die gegenseitigen Handelsbeziehungen ungleich lebhafter machen kann. Endlich mögen auch die ungleich geringeren Kosten der Anlage am rechten Rheinufer, zur Wahl der Richtung nach Duisburg (Elberfeld) beigetragen haben.

Unter diesen Umständen werden wir nur von dem zunächst zur Ausführung gelangenden Projekt einer Eisenbahn von Arnheim zur Ruhr (die sogenannte Niederrheinische Eisenbahn) eine nähere Darstellung liefern.

1) Geschichte derselben.

Das Projekt der Niederrheinischen Eisenbahn entstand in Wesel schon damals, als die Vorarbeiten zu der Köln-Mindener Linie, als Fortsetzung der Rheinischen Eisenbahn, in vollem Gange waren, und die Grundzüge desselben finden sich bereits in der Schrift: „Die Norddeutsche Eisenbahn von Prof. L. Bischoff, Leipzig 1841", niedergelegt. Sobald der Staat die Richtung der Köln-Mindener Eisenbahn über Duisburg festgesetzt hatte, nahm man in Wesel den gedachten Plan mit den nöthig gewordenen Abänderungen sogleich wieder auf. Ein zu diesem Zweck zusammengetretenes Komité veranlaßte die erforderlichen Vorarbeiten, reichte unter dem 1. Novbr. 1843 dem Königl. Finanz-Ministerium eine Vorstellung um Ertheilung einer vorläufigen Konzession ein und wiederholte das Gesuch unter dem 24. Febr. 1844, nachdem bereits sämmtliche Vorarbeiten, als: Nivellements, detaillirte Kostenanschläge, Terrain- und Profil-Uebersichten, summarische Nachweisungen der muthmaßlichen Verkehrsverhältnisse und darauf begründete Rentabilitätsberechnung, vollendet waren und dem Königlichen Ministerium mit jenem Gesuch zugleich übersandt wurden.

Eine Antwort von Seiten des Königl. Finanz-Ministeriums ist noch nicht erfolgt, und, bei der Solidität des Unternehmens, ist absichtlich vor Eingang

derselben noch keine Aktienzeichnung veranlaßt, sondern die Kosten der Vorarbeiten sind aus städtischen Mitteln vorgeschossen.

Wie sich der Staat bei der Bahn betheiligen oder wie er sie begünstigen wird, ist noch nicht bekannt, auch ist deshalb kein bestimmter Antrag gemacht worden. Es scheint jedoch nicht in Abrede gestellt werden zu können, daß sie als Fortsetzung der großen Berlin-Magdeburg-Mindener Linie bis nach den Niederlanden zu den „das Ausland berührenden Hauptrichtungen" gehört. Als eine Zweigbahn kann sie wohl auf keinen Fall betrachtet werden.

Der Anschluß von Seiten Hollands ist gesichert, und der General-Direktor van der Kün ist von der Königl. niederländischen Regierung beauftragt, die Linie von Arnheim bis zur preußischen Grenze zu bearbeiten, und der Regierungs-Ingenieur, Baron van Reede, ist bereits mit dem Nivellement beschäftigt.

2) Richtung und Länge der Bahn, Steigungs- und Krümmungsverhältnisse.

Der Anschlußpunkt an die Köln-Mindener Eisenbahn ist bei Oberhausen an der Emscher durch die Natur der Sache bedingt, indem dieser Ort an dem Punkte liegt, wo sich die genannte Bahn südlich nach Köln, östlich nach Westphalen schwenkt.

Zwischen Oberhausen und der Lippe ist die gewählte Richtung durch die Niederungen bedingt, welche sich von dem Emscherthale aus bis in die Nähe der Lippe ziehen. Der Anschluß-Bahnhof wird bei Oberhausen mit einem Bogen von 300 Ruthen Radius verlassen, worauf die Bahn bei Hölten und Dinslaken vorbeigeht und alsdann die Lippe erreicht. Der Uebergang über diesen Fluß verursacht das erheblichste Bauwerk der Bahn, indem letztere denselben in einer schrägen Richtung schneidet. Vermittelst einer projektirten, leicht zu bewirkenden Aenderung des Flußbettes durch den Durchstich des Anfangs- und Endpunktes einer Krümmung, welche die Lippe hier bildet, ist der Uebergang jedoch rechtwinklig herzustellen und erfordert verhältnißmäßig nur unbedeutende Erdarbeiten.

Bei der Stadt Wesel machten die Befestigungen die nur einmalige Durchschneidung derselben wünschenswerth, so daß Ausgang und Eingang der Bahn zusammenfallen. Die Anlage des Bahnhofes ist auf der Südseite der Stadt, welche der Citadelle gegenüber liegt, am Rande der Esplanade derselben, wo sich ein großer freier Platz befindet, projektirt; von da hat man eine ganz kurze und leicht auszuführende unmittelbare Verbindung mit dem Freihafen am Rhein veranschlagt — ein höchst wichtiger Umstand für den künftigen Handelsweg von Rotterdam nach dem Bergischen, nach Lippstadt und nach Kassel, denn weder Duisburg noch Düsseldorf können eine so unmittelbare Verbindung der Eisenbahn mit dem Rhein herstellen.

Die Kurven, mit welchen die Bahn die Festung erreicht und verläßt, haben, mit Ausnahme der zunächst am Bahnhof liegenden kurzen Strecken (von 300 Ruthen Halbmesser), 400 Ruthen Halbmesser; alle sonst vorkommenden Kurven sind kurz und flach.

Auf der Strecke von Wesel bis zur holländischen Grenze bedingen auf der Südwestseite das Ueberschwemmungsterrain des Rheins, auf der Nordostseite die Niederungen der Yssel die Führung der Bahn. Es findet sich jedoch zwischen beiden eine äußerst günstige Fläche, welche vergönnt, die Bahn in einer beinahe geraden und zugleich fast ganz horizontalen Linie bis zur niederländischen Grenze zu führen.

Der Anschlußpunkt an die Arnheimer Bahn in der Nähe der Dörfer Schmallenfeld und Diesfeld stimmt, nach einer offiziellen Mittheilung des Königl. niederländischen General-Direktors der Amsterdam-Arnheimer Eisenbahn an das Komité der Niederrheinischen Eisenbahn ganz und gar mit den Absichten der Königl. niederländischen Regierung überein.

Da die Städte Emmerich und Rees in dem obengedachten Ueberschwemmungsterrain des Rheins liegen und ihre Niederungen nur durch Deiche gegen das hohe Wasser geschützt sind, so konnten sie nicht berücksichtigt werden. Die Bahn berührt dagegen die Städte Isselburg (mit einer bedeutenden Eisenhütte) und Anholt, für welche ein gemeinschaftlicher Bahnhof projektirt ist.

Im Ganzen sind 4 Bahnhöfe: bei Oberhausen, Dinslaken, Wesel und Anholt, so wie 6 Haltestellen veranschlagt.

Die Steigungsverhältnisse stellen sich so heraus, daß

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 7961 | Ruthen | oder | etwa | 54 | Prozent | horizontal, |
| 1000 | " | " | " | 7 | " | 1:2400, |
| 4167 | " | " | " | 29 | " | 1:1000, |
| 1498 | " | " | " | 10 | " | 1: 300, |

oder darunter geneigt sind; letztere jedoch absichtlich als Anläufe bei Bahnhöfen und Haltestellen.

Die ganze Länge der Bahn beträgt 14626 Ruthen oder 7,313 Meilen; das Gesammtgefälle 71,33 Fuß. Da die stärkste Steigung 1:1000 in der Praxis mit der Horizontale fast gleiche Resultate gewährt, so kann das Steigungsverhältniß der Bahn ein sehr günstiges genannt werden.

3) Projektirte Baukosten und sonstige Verhältnisse.

Die Bahn ist vollständig zur Aufnahme eines doppelten Geleises mit einer Kronenbreite von 26 Fuß projektirt. Die sämmtlichen technischen Arbeiten sind unter der speziellen Leitung des Bau-Inspektors Schelle angefertigt, ganz nach den Grundsätzen, welche bei der Köln-Mindener Bahn in Anwendung gekommen sind.

Die einzelnen Positionen des Anschlages sind:

| | Thlr. | Sgr. | Pf. |
|---|---|---|---|
| I. Erdarbeiten: | | | |
| Für 75890 Schachtruthen, pro Schachtruthe im Durchschnitt 1¼ Thlr. inkl. Dammunterhaltung, Gräben u. s. w. | 95042 | 15 | — |
| II. Grundentschädigung: | | | |
| Für 87709 Quadratruthen, pro Quadratruthe im Durchschnitt 2 Thlr. inkl. Fruchtentschädigung, Deterioration u. s. w. . . . . . . . . . . . . . . . . | 177817 | 15 | 11 |

| | Thlr. | Sgr. | Pf. |
|---|---|---|---|
| III. Befestigung der Böschungen mit Deckrasen, Besaamung und Unterhaltung: | | | |
| Für 10309 Quadratruthen pro Quadratruthe 1⅔ Thlr. | 17181 | 20 | — |
| IV. Einfriedigungen: | | | |
| Für 17091 laufende Ruthen Dornhecken inkl. provisorischen Lattenzaunes, pro laufd. Ruthe 1½ Thlr. . . . | 26701 | 15 | — |
| V. Brücken und Durchlässe: | | | |
| 8 Brücken } 46 Durchlässe } . . . . . . . . . . . . . . . . | 135700 | — | — |
| (Davon die Lippebrücke, 300 Fuß in der Länge weit, 90000 Thlr., die Emscherbrücke 42 Fuß in der Länge, desgleichen 5 andere, à 6000 Thlr.) | | | |
| VI. Wegeübergänge: | | | |
| 74 Wegeübergänge, im Durchschnitt à 348 Thlr. . . | 25800 | — | — |
| VII. Oberbau (einspurig): | | | |
| 17360 laufende Ruthen Bahngestänge inkl. des Gestänges auf den Bahnhöfen, pro laufende Ruthe 37½ Thlr. | 651000 | — | — |
| VIII. Bahnhöfe: | | | |
| 4 Bahnhöfe } 6 Halteplätze } mit allem Zubehör, jedoch ohne Gestänge | 227500 | — | — |
| (Davon der Bahnhof für Wesel 125000 Thlr., die Bahnhöfe für Oberhausen und Anholt à 30000 Thlr., der Bahnhof zu Dinslaken 10000 Thlr. — Für jeden der Anhalteplätze sind 2500 bis 6000 Thlr. angenommen.) | | | |
| IX. Wärterhäuser: | | | |
| 29 Wärterhäuser à 1200 Thlr. } 61 Wachthütten „ 150 „ } . . . . . . . . . | 43950 | — | — |
| X. 36 Abtheilungszeichen à 10 Thlr. und . . 70 Signale à 60 Thlr., inkl. der Lampen pro Meile 150 Thlr. . . . . . . . . . . . . . | 5658 | 13 | 6 |
| XI. Außerordentliche und unvorhergesehene Kosten: | | | |
| 10 Prozent aller Kosten exkl. Tit. VII . . . . . . | 139335 | 3 | — |
| XII. Allgemeine Kosten und Zinsen während der Bauzeit: | | | |
| 3 Prozent für allgemeine Verwaltung } 5 „ „ Zinsen . . . . . } . . . . . . . | 125976 | 20 | — |
| Summa | 1,671663 | 12 | 5 |
| Hierzu die Kosten der Betriebsmittel | 228800 | — | — |
| Mithin das Gesammt-Baukapital | 1,900463 | 12 | 5 |

Die Durchschnittskosten einer Meile betragen hiernach mithin etwa 260000 Thaler.

Da der Bahn außer der vorhin erwähnten Verbindung mit Amsterdam auch noch eine bedeutende Frequenz an Vieh aus den großen Weidereien an

der holländischen Grenze erwächst, welche die Märkte zu Düsseldorf, Neuß und Köln versorgen, so dürfte dieser Eisenbahn eine gute Rente nicht abgesprochen werden können, indem namentlich vom Komité bei der Kostenberechnung die höchsten Ansätze angewendet sein sollen, um jedem Vorwurf von Partheilichkeit für das Projekt zu begegnen.

## 38. Düsseldorf-Sittarder oder Rhein-Maas Eisenbahn.

### a. Geschichte dieses Projekts.

Die erste Idee einer Eisenbahn zur Verbindung Deutschlands mit dem Hafen Antwerpen, kam in dem zwischen den Niederlanden und Belgien im Jahre 1831 abgeschlossenen Friedenstraktate vor, indem Belgien sich darin die Anlegung einer Eisenbahn von Antwerpen nach dem Rhein über das limburgische Gebiet bei Sittard vorbehielt. Diese Bahn, sehr zweckmäßig durch eine vollkommene Ebene gewählt, hätte die Berge bei Aachen so wie in Lüttich südlich gelassen und die ganze ebene Fläche zwischen dem Rhein und der Nordsee in gerader Linie durchschnitten. Auch in Düsseldorf wurde die Nothwendigkeit anerkannt, die niederrheinische ausgedehnte Industrie, von ihrem Mittelpunkte Düsseldorf aus, mit den belgischen Seehäfen auf dem direkten, kürzesten und wohlfeilsten Wege zu verbinden, indem schon im Jahre 1838 von einem hierzu gebildeten Komité die ersten Schritte hierzu eingeleitet wurden. Die Nichtvollziehung des Friedenstraktates und die Fortdauer des Kriegszustandes bis zum Jahre 1839 verhinderte aber die Ausführung dieses Planes. Belgien vollendete aber unterdessen sein Eisenbahnsystem von Stadt zu Stadt, und kam so einerseits bis Hasselt, auf dem halben Wege nach Düsseldorf und nach Köln, und andererseits bis Lüttich, halbweg nach Köln hin. Hier sah man sich an der Fortsetzung der Eisenbahnen über Hasselt durch das limburgische Gebiet und über Lüttich durch die Berge dieser Provinz verhindert. Als man aber, ohne den definitiven Abschluß des Friedens zwischen Holland und Belgien abzuwarten, von Köln aus, die Provinz Limburg umgehend, mit einer Eisenbahn nach Lüttich hin entgegen kam, entschloß sich auch Belgien, den Bau von Lüttich weiter, über Verviers, bis zur preußischen Grenze zu unternehmen.

Der Plan, eine Eisenbahn von Düsseldorf bis zur belgischen Grenze anzulegen, unterblieb deshalb, bis er in neuerer Zeit wieder aufgegriffen und mit lebhafter Energie betrieben wurde. Eine von den Rheinischen Landständen Ende 1843 beim Könige beantragte Bitte:

> „die Untersuchung der betreffenden Verhältnisse, so wie die generelle Vermessung und Veranschlagung der Sittarder Eisenbahnlinie, auf Staatskosten bewerkstelligen zu lassen“

wurde jedoch abgeschlagen und dieses den Privatinteressen anheim gestellt.

Auf Einladung der Düsseldorfer Handelskammer fand hierauf am 15. Februar 1844 eine Versammlung Statt, um das lange verzögerte Projekt der Wirklichkeit näher zu führen. Der vorgelegte Prospektus veranschlagte nach einer vorläufigen Schätzung für die preußische Strecke vom Rheinhafen Düs-

seldorf bis an die Grenze des holländischen Kantons Sittard das benöthigte Kapital auf anderthalb Millionen Thaler; außerdem sollten die Aktien zu einem Reservekapital von einer halben Million in dem Falle emittirt werden, wenn eine Nothwendigkeit oder große Nützlichkeit für das Unternehmen es erforderte. Die Zeichner verpflichteten sich vorläufig nur zur Zahlung von ½ Prozent, womit die Kosten der Vorarbeiten bestritten werden sollten Die aufgestellten Bedingungen fanden in der Versammlung keinen Widerspruch, weshalb man zu den Zeichnungen schritt, wobei sich der zu jener Zeit ganz gewöhnliche Umstand herausstellte, daß bei unbeschränkter Zeichnung das vorläufig veranschlagte Kapital von anderthalb Millionen Thaler um mehr als das Dreifache überschritten wurde, indem die Gesammtsumme aller Zeichnungen einen Totalbetrag von 6,607000 Thlr. ergab. Nothwendig mußte daher eine Reduktion eintreten, nach welcher alsdann die Einzahlung des in den Zeichnungsbedingungen festgesetzten halben Prozents erfolgte.

Seit dieser Zeit ist das gewählte einstweilige Komité damit beschäftigt, diejenigen Bedingungen zu erfüllen, wovon die Verleihung der Konzession für solche Bahnen abhängt, welche ohne Hülfe des Staates gebaut werden. Das eingezahlte halbe Prozent wird benutzt, die dabei vorkommenden Ausgaben zu bestreiten.

Allgemein glaubte man, daß das Projekt nicht zur Ausführung kommen würde, indem es zu seiner Verwirklichung die Konzession von Preußen, Holland und Belgien bedarf. Belgien sagt man, wäre nicht geradezu entgegen, wünsche aber wohl die Ausführung nicht, weil seine Eisenbahn über Lüttich und Verviers Schaden dadurch leiden würde; Holland müsse traktatenmäßig konzessioniren, wenn Belgien es verlange, würde aber, wenn dies Letztere geschähe, die Ertheilung der Konzession und Expropriation noch viel leichter in die Länge ziehen können, als die traktatenmäßige freie Schifffahrt auf dem Rhein bis ins Meer. Die Erledigung der einzigen Frage z. B., ob Holland die Anlage einer Eisenbahnbrücke über die Maas gestatten muß, oder auch nur die Festsetzung des Punktes, wo eine solche Brücke angelegt werden soll, kann durch diplomatische Verhandlungen Jahre lang hingezogen werden, da Holland das größte Interesse gegen dieses Projekt hat.

Den neuesten Nachrichten zufolge ist jedoch an der Bereitwilligkeit Belgiens nicht mehr zu zweifeln. Eine Zuschrift des belgischen Ministers Deschamps an das Komité dieser Eisenbahn benachrichtigt dasselbe, daß die Strecke derselben auf belgischem Gebiete bis an die holländisch-limburgische Grenze schon von belgischen Ingenieuren vermessen wird, und nicht nur bedeutende Vortheile auf der zu erbauenden Strecke bei den Kammern beantragt werden sollen, sondern auch die schon eröffnete Strecke von Landen bis St. Trond mit ihren Betriebsmitteln der Gesellschaft zur Disposition gestellt werden soll.

Als Gründe für die Ausführung dieser Eisenbahn ließen sich anführen:

1) Sie ist die leichteste und kürzeste Verbindung Norddeutschlands mit Belgien und der Nordsee.
2) Sie führt Holland und das jetzt isolirte Limburg ostwärts in das deutsche und westwärts in das belgische System ein.

3) Sie verbindet die Maas mit dem Rhein in einer der fruchtbarsten Ebenen, wo zwischen beiden Flüssen, hin und zurück, bedeutende Transporte von Steinkohlen, Holz, Bausteinen, Getreide und anderen Produkten des Bodens und der betriebsamen Fabrikgegend Statt haben.
4) Sie gewinnt als Fortsetzung der Elberfeld-Düsseldorfer Bahn und der sich an diese anschließenden Eisenbahnen den überseeischen Verkehr von Elberfeld und dem fabrikreichen bergischen Lande.
5) Sie bildet eine Fortsetzung der großen preußischen Bahn in gerader Richtung bis zur holländischen und belgischen Grenze.

Ob dieselben aber die Gegengründe von preußischer Seite, daß
1) schon eine Eisenbahn von Köln aus nach Belgien führt,
2) derselbe Zweck durch eine Eisenbahn von Düsseldorf nach Aachen erreicht werden kann, und
3) durch dieses neue Unternehmen eine Ueberbrückung des Rheins oder eine Dampffähre bei Düsseldorf nothwendig wird,

aufwiegen werden, mag die Zukunft entscheiden.

## 39. Ruhrort-Krefeld-Kreis-Gladbacher Eisenbahn.

### a. Geschichte dieses Projekts.

Im Anfange Februar 1844 bildete sich zu Krefeld aus den Notabeln des dortigen Handelsstandes ein Komité, welches die Anlage einer Eisenbahn von Ruhrort nach Krefeld und von hier über Vierssen, Gladbach und Rheydt bezweckte, um vermittelst derselben eine innigere Vereinigung der bevölkerten und industriereichen Städte der linken Seite des Niederrheins zu vermitteln, die bisher schon durch ihren gleichartigen und großartigen Fabrikenbetrieb in Beziehung standen. Zugleich sollte die Bahn diese Gegend mit dem Kohlenreviere der Ruhrgegenden in unmittelbare Verbindung, und durch die wohlfeileren Kohlenbeziehungen einestheils der arbeitenden Klasse eine wesentliche Erleichterung gewähren, anderntheils aber auch den industriellen und landwirthschaftlichen Etablissements Vortheile verschaffen, die sie gegen übermäßige Konkurrenz sicher stellten.

Außer diesen lokalen und speziellen Zwecken sicherte das Unternehmen der Gegend eine Verbindung mit dem Rhein, so wie mit dem Herzen der Monarchie und mit Holland, durch den Anschluß an die Köln-Mindener Eisenbahn, da die Köln-Mindener Gesellschaft nach ihrem Statut befugt ist, von der Hauptbahn bis Ruhrort eine Zweigbahn auszuführen.

Das Unternehmen fand von seiner ersten Anregung an bei den betheiligten Orten und Gegenden die lebhafteste Theilnahme, weshalb die Gesellschaft nicht zögerte, eine General-Versammlung auf den 13. März anzuberaumen. In dieser am 14. und 15. fortgesetzten Versammlung wurden die Statuten geprüft und festgestellt, das schon gezeichnete Aktienkapital auf 1,200000 Thlr. bestimmt und der Beschluß gefaßt, daß, wenn die Köln-Mindener Gesellschaft von ihrer Befugniß, die Zweigbahn nach Ruhrort auszuführen, keinen Gebrauch machen sollte, die diesseitige Gesellschaft das Recht in Anspruch nimmt,

dieselbe entweder selbst auszuführen oder die Ausführung dieser Strecke den Betheiligten von Ruhrort, welche sich eventuell hierzu verpflichtet haben, zu überlassen.

Bis zu der erfolgten Allerhöchsten Genehmigung des Baues der Bahn und der Bestätigung der Statuten vertritt ein von der General-Versammlung gewählter Verwaltungsrath von 15 Mitgliedern und 15 Stellvertretern die Interessen sämmtlicher Theilnehmer, mit der Befugniß, einen engeren Ausschuß von fünf Mitgliedern aus seiner Mitte zur Besorgung der laufenden Geschäfte und zur Ausführung der Beschlüsse zu ernennen. Dieser Verwaltungsrath fungirt bis zu der zur Wahl der Direktion zusammentretenden General-Versammlung.

Zur Bestreitung der erforderlichen Kosten wurde in den Tagen vom 15. bis 30. April 1844 $\frac{1}{2}$ Prozent des Aktienkapitals von den Zeichnern eingezogen, und werden hiermit jetzt die nöthigen Vorarbeiten betrieben, um das Unternehmen zur Konzession vorzubereiten. Diese wird alsdann gewiß nicht versagt werden, da es eine für das linke Rheinufer sehr wichtige, gemeinnützige und höchst wahrscheinlich rentable Bahn ist, die zur Hebung der Industrie der von ihr berührten Fabrikgegenden gewiß sehr viel beitragen wird.

b. Richtung und sonstige Verhältnisse der Bahn.

Ueber die Richtung steht bis jetzt nur so viel fest, daß die Bahn auf der linken Rheinseite von Homberg, Ruhrort gegenüber, nach Krefeld, von hier, mit Ueberschreitung der Niers, nach Vierssen, Gladbach und Rheydt geführt werden soll. Die ganze Länge dieser Linie wird etwa 6 Meilen betragen.

Das Terrain ist ganz eben und wird die Steigung im Durchschnitt auf der ganzen Bahn $\frac{1}{1500}$ sein; Kurven wird die Bahn etwa 8 von 500 Ruthen Radius erhalten.

Was die Kosten betrifft, so enthält hierüber das von der Gesellschaft ausgegebene Promemoria nachstehenden Ueberschlag, und zwar:

Für die Strecke von Krefeld bis Ruhrort, $2\frac{1}{2}$ Meilen,

| | | | |
|---|---|---|---|
| a. | 1) | Kosten der Vorarbeiten und Leitung des Baues | 5000 Thlr. |
| | 2) | Grundentschädigung für etwa 100 Morgen à 300 Thlr. pro Morgen | 30000 „ |
| | 3) | Herstellung des Planums | 50000 „ |
| | 4) | Für Brücken, Durchlässe u. Straßen-Uebergänge | 20000 „ |
| | 5) | 20000 Stück eichene Querschwellen à $1\frac{3}{4}$ Thlr. pro Stück | 35000 „ |
| | 6) | Schienen 2,000000 Pfd. à 35 Thlr. pro Pfund | 70000 „ |
| | 7) | Nägel zur Befestigung der Schienen | 3000 „ |
| | 8) | Arbeitslohn für Oberbau | 20000 „ |
| | 9) | Bahnhöfe, Stationen, Wärterhäuschen u. s. w. | 40000 „ |
| | 10) | Für Extraordinaria | 10000 „ |
| | | | 238000 Thlr. |

b. Betriebsmaterial:

| | | |
|---|---|---|
| 11) Für 3 Lokomotive nebst Tender . | 36000 Thlr. | |
| 12) Für 10 Personenwagen à 800 Thlr. pro Stück . . . . . . . . . | 8000 „ | |
| 13) Für 120 Güterwagen à 200 Thlr. pro Stück . . . . . . . . . | 24000 „ | 68000 Thlr. |
| c. Für Zinsen während der Bauzeit etwa . . | | 20000 „ |
| Die Strecke von Krefeld über Vierssen, Gladbach bis Rheydt, zur Länge von 3½ Meilen, dürfte in Rücksicht des ebenen, sehr billigen Terrains zu höchstens 120000 Thlr. pro Meile, also zu . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . herzustellen sein. | | 420000 „ |
| Das für die Krefeld-Ruhrorter Bahn veranschlagte Betriebsmaterial würde für den erweiterten Dienst bis Rheydt nicht ausreichen, und ist deshalb angenommen worden, daß 2 Lokomotive und 180 Güterwagen mehr erforderlich sein sollen, denen noch 5 Personenwagen hinzutreten mögen. Die Kosten hierfür sind berechnet auf . . . . . . . . . . | | 68000 „ |
| Die Summe der Kosten für die ganze Bahnanlage wäre demnach | | 859000 Thlr. |
| Die Durchschnittskosten einer Meile stellten sich daher auf etwa | | 143160 Thlr. |

Obwohl die Bahn nur für ein Geleise hergestellt werden soll, so wäre dieses immer eine sehr geringe Summe, für welche der Bau schwerlich bewerkstelligt werden könnte; es ist deshalb auch, wie vorhin erwähnt, das Gesammtkapital auf 1,200000 Thlr. festgesetzt, wonach sich die Kosten einer Meile auf 200000 Thlr. stellen werden.

Den Verkehr auf der Bahn betreffend, ist zunächst ins Auge zu fassen, daß bei der dichten Bevölkerung des die Bahn durchschneidenden Kreises Gladbach die Personenbewegung auf derselben eine sehr lebhafte werden muß, indem die durch die ganze Bahn von Ruhrort bis Rheydt in unmittelbare Berührung mit derselben gebrachte Bevölkerung etwa 60000 Seelen beträgt. Nimmt man die in etwa einer Meile Querlinie zu beiden Seiten längs derselben wohnende Menschenzahl auf 40000 an, so ergiebt sich eine Zahl von 100000 Menschen, die sich des schnellen Transportmittels um so häufiger bedienen werden, als diese ganze Bevölkerung, der lebhaftesten Industrie sich widmend, ein um so größeres Bedürfniß zu gegenseitigem persönlichen Verkehr hat.

Die Industrie des Kreises Gladbach verarbeitet bekanntlich eine solche Menge roher und halbroher, schwer ins Gewicht fallender Produkte, in Baumwolle, Twist, Material- und Farbewaaren hauptsächlich bestehend, daß mit den daraus hervorgehenden Fabrikaten der Bahn zum Rheine davon eine sehr bedeutende Transportmasse zufließen muß, weil auf diesem Wege die fraglichen Güter um einen namhaft billigeren Preis transportirt werden können, als auf dem bisherigen über die Maas. Nimmt man dazu die Transporte von Steinkohlen und Kolonialwaaren, Getreide, Wein, Branntwein, Kalk, Bau-

materialien, Düngstoffe und viele andere Gegenstände, dann bleibt gewiß nicht zweifelhaft, daß die auf der Bahn zu transportirende Gütermasse einen Hauptgegenstand der Frequenz bilden wird.

Aus diesem Angeführten geht zur Genüge hervor, daß man mit Recht eine gute Verzinsung des Anlagekapitals erwarten kann.

## 40. Aachen-Gladbach-Neusser Eisenbahn.

### Geschichte dieses Projekts.

Nach dem Prospektus, welcher von einem im Monat März 1844 hierzu sich gebildeten Komité ausgegeben wurde, ist diese Eisenbahn bestimmt, sich an die Ruhrort-Krefeld-Kreis Gladbacher Bahn bei Rheydt, so wie an die Düsseldorf-Elberfelder und Köln-Mindener bei Düsseldorf anzuschließen; sie soll also die letztere Stadt, Krefeld und die Fabrikstädte des Kreises Gladbach mit der Rheinisch-Belgischen Bahn bei Aachen verbinden, und zugleich den Steinkohlen aus dem Inde- und Wurm-Reviere einen vermehrten Absatz verschaffen, welcher jetzt durch mangelhafte Landstraßen sehr leidet. Hinsichtlich des Terrains und Verkehrs erscheinen die Verhältnisse günstig, und die Konzession dürfte für diese, allem Anscheine nach rentable Bahn, eben so wenig wie für die Ruhrort-Krefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn zu verweigern sein, zumal da der Kreis Gladbach, in welchem sich die stärksten Baumwollenfabriken des linken Rheinufers befinden, an der nächsten Verbindung mit der Rheinisch-Belgischen Bahn und mit dem Rhein bei Düsseldorf und Neuß ein sehr großes Interesse hat.

Diese Bahn würde in der am leichtesten ausführbaren Weise dasjenige Bedürfniß befriedigen, welches zu dem aller Wahrscheinlichkeit nach unausführbaren Projekte der Düsseldorf-Sittard-Hasselter Bahn die erste Veranlassung gegeben hat. Die nöthigen Aktienzeichnungen hierzu sind in aller Stille betrieben und dabei auf die größte Solidität Rücksicht genommen.

In Bezug auf dieses Unternehmen wäre noch das

„Düsseldorf-Rheydt-Eschweiler Projekt"

anzuführen. Dasselbe ist durch die Bemühungen einiger Herren in Rheydt an das Tageslicht getreten, ohne anderes Interesse, als das einer Theilnahme an der Verwaltung des Aachen-Gladbach-Neusser Projekts, denn beide Projekte sind in Beziehung auf Rheydt gleich; eben so ist es hinsichtlich Düsseldorfs. Für Eschweiler besteht dagegen der Unterschied, daß jenes Projekt in jedem Falle diesen Ort berühren, das andere dagegen diejenige Richtung wählen will, welche sich als die vortheilhafteste ergiebt, welches wohl keine andere als die über Eschweiler sein wird. Das Düsseldorf-Rheydt-Eschweiler Projekt ist also nur ein Konkurrenz-Projekt, und nicht durch wesentliche Interessen getragen. Das Publikum scheint dieses Verhältniß verstanden zu haben, denn auf die nach einem „Beschlusse des Komités vom 1. April" aufgestellten und veröffentlichten soliden Zeichnungsbedingungen haben sich bis zum 30. April, wo die Zeichnungen geschlossen wurden, fast gar keine Aktionäre gemeldet, so daß das Komité die bisherigen und fernern Kosten seiner Konkurrenz-Wirksamkeit wohl aus eigenen Mitteln wird bestreiten müssen.

## 41. Aachen-Ruremonder Eisenbahn.

### Geschichte dieses Projekts.

So viel darüber bis jetzt bekannt ist, scheint dasselbe das Endresultat von den vielseitigen Bemühungen werden zu sollen, die Linie der Rhein-Maas oder Elberfeld-Antwerpener Eisenbahn über Aachen zu ziehen. Die neue Wendung dieser Angelegenheit ist aus folgender gedrängten Bekanntmachung zu ersehen, welche an den betheiligten Orten in Umlauf gesetzt worden ist.

„Es geht aus den Verhandlungen der Komités der Rhein-Maas Eisenbahn hervor, daß die Eisenbahn-Projekte: Düsseldorf-Gladbach-Aachen und Düsseldorf Rheydt-Eschweiler, als blos gegen jene Bahn gerichtete Konkurrenz-Projekte betrachtet und als solche bekämpft werden. Es scheint wirklich, daß der Absatz der Wurm- so wie der Inde-Kohlen keine unmittelbare Verlängerung der projektirten Kohlenbahnen über den Kreis Gladbach hinaus bis Düsseldorf erfordert, und daß diese Projekte blos durch diesen Uebergriff in die ältere gerade Linie von Elberfeld über Düsseldorf, Gladbach, Heinsberg, Sittard und Hasselt nach Antwerpen eine Opposition erwecken und selbst dadurch ihre ursprüngliche Absicht und Eigenschaft aufgeben. Da man sie durch den Ellenbogenzusatz der Strecke Gladbach-Düsseldorf zum Konkurrenz-Projekte mit jener viel längeren internationalen Linie macht, welche sie zerstückeln würde, schadet man ihrem ursprünglichen Zwecke, wie sich schon dadurch ergiebt, daß man, um eine Konkurrenz-Linie zu bilden, die Richtung des Wurmthals verläßt.

Eine preußisch-limburg-niederländische Bahn steht dem Absatze der Wurm-Kohlen nicht entgegen, sondern eröffnet ihm vielmehr neue und bedeutende Auswege. Das wahre Interesse einer Eisenbahn des Wurmreviers ist mithin, sich an jene anzuschließen. Das Wurmthal erreicht in gerader Linie bei Heinsberg die projektirte Rhein-Maas Bahn, und zwei Meilen weiter, bei Ruremond, die Maas, wo sich für die Wurm-Kohlen, mit Vorsprung auf die Lütticher, ein bedeutender Absatz an den Maasufern und nach Holland eröffnet. Die Wurm-Kohlen gelangen zugleich durch diese Thallinie auf die leichteste und wohlfeilste Weise in den Kreis Gladbach, indem der Umweg von blos einer Meile durch die ganz ebene Linie ohne alle Terrainschwierigkeiten mehr als aufgewogen wird, und die Wurm-Kohlen zugleich einen ausgedehnten Absatz in den Städten und der bevölkerten Umgegend von Heinsberg, Wassenberg, Ruremond und Sittard gewinnen, wo man gegenwärtig, außer der Zufuhr von der Maas, für den Kohlenbedarf 5 bis 8 Stunden Landfracht hat.

Ruremond kann auf der kleinen Entfernung von Heinsberg und Wassenberg nur von dort über die Rhein-Maas Bahn den Rhein erreichen. Die von Ruremond durch das Ruhrthal bis Heinsberg und Wassenberg projektirte Zweigbahn bildet eine gerade Linie mit der Wurmbahn und hat ebenso gar keine Terrainschwierigkeiten. Diese zusammenhängende Wasserlinie, von dem Punkte des Wurmthals zwischen Aachen und Burtscheid, 70 Fuß unter dem Bahnhof und dem Viadukt der Rheinischen Bahn ausgehend, gelangt über die Orte Haaren, Herzogenrath, Geilenkirchen-Hünshofen, Randerath und Heinsberg-Wassenberg bei Ruremond an die Maas, mit einem Falle von

blos 1 auf 3000, mit sehr wenig Erdarbeiten und nur seltenen Einschnitten und Dämmen, die nur 2 bis 6 Fuß Höhe haben. Die Anlagekosten werden, nach den belgischen Erfahrungen und im Vergleich mit der einspurigen Berlin-Stettiner Bahn, welche mit vielen Einschnitten und Dämmen von 10 bis 40 Fuß Höhe, 170000 Thlr. pro Meile gekostet hat *), für diese Bahn einspurig nicht über 134000 Thlr. pro Meile betragen, oder nach zuverlässigen Veranschlagungen auf 7½ Meile, mit Einschluß von 8 Lokomotiven, 20 Personen- und 50 Transportwagen ein Kapital von 1,100000 Thlr., dessen Verzinsung zu 4 Prozent einen Reinertrag von blos 44000 Thlr. erfordert. Dafür hat diese Bahn eine dreifache Bestimmung und Ertrag:

1) Indem sie die Rheinische Bahn und Aachen mit Limburg und Holland verbindet, ist sie im Zusammenhang mit der beschlossenen Limburg-Arnheimer Bahn ein Theil der Amsterdam-Aachener und Lütticher Bahn, und hat den überseeischen Handel Hollands mit diesem Theil der Rheinprovinz, sowie die Kohlen- und Fruchtausfuhr auf der Maas nach Holland.
2) Sie hat die Lokalfrequenz der zahlreichen Orte und der bevölkerten Gegend dieser Thallinie.
3) Sie führt fast sämmtliche Produkte der Wurm-Kohlenlager, welche allein hinreichen eine Bahn zu rentiren.

Man darf mit Zuversicht erwarten, daß diese Bahn durch das Zusammenwirken der verschiedenen Komités der betheiligten Orte, und im Einverständniß anstatt in Konkurrenz mit den Orten der von einer Fortsetzung bis Antwerpen ganz unabhängigen und blos auf preußischem Boden fallenden Linie von Heinsberg bis Düsseldorf, zur Zufriedenheit und zum Vortheil aller Theile zu Stande kommen wird."

## 42. Köln-Krefelder Eisenbahn.

### Geschichte dieses Projekts.

Im März 1844 bildete sich in Köln ein Komité zur Eisenbahnverbindung der Städte Krefeld, Düsseldorf, Neuß, Gladbach und Köln, welches in demselben Monate nachstehende Bekanntmachung erließ:

„Nachdem der große Schienenweg, der die Rheinprovinz von Westen nach Osten durchschneidet, theils wirklich ausgeführt, theils seine Vollendung ihm gesichert worden, regt sich von Neuem der Wunsch, den auf dem linken Rheinufer gelegenen Landestheilen, welche durch die Natur ihres Bodens, so wie durch ihre Industrie zum Genusse dieses neuen Kommunikationsmittels berufen sind, ein Eisenbahnsystem zu schaffen, wodurch das doppelte Bedürfniß befriedigt würde, die wichtigsten und bevölkertsten Punkte dieses Landestheiles unter sich zu verbinden, und zugleich mit der neuen europäischen Heer-

*) So richtig der Plan dieses Unternehmens auch sein mag, so falsch ist jedoch die Kostenberechnung desselben, indem die Durchschnittskosten der Meile bei der Berlin-Stettiner Bahn nicht 170000 Thlr., sondern 206919 Thlr. betragen. Das Anlagekapital wird deshalb, wenn die Bahn zur Ausführung kommen sollte, wohl bedeutend erhöht werden müssen.

straße sie in Berührung zu bringen. Schon vor mehr als 8 Jahren ist dieser Gedanke gefaßt worden, damals aber an der Ungunst der Umstände gescheitert; die gegenwärtige günstige Konjunktur für ihn zu benutzen, dazu hat sich ein provisorisches Komité vereinigt. Das Mittel der Ausführung erblicken sie in einer Kreuzbahn, die mit Berührung von Neuß die Städte Düsseldorf, Krefeld, Gladbach und Köln zu Endpunkten haben müßte, deren Kreuzungsstelle in die Nähe von Neuß, und zwar nördlich von dieser Stadt fiele. Das Komité proponirt also eine Kreuzbahn mit den angegebenen Endpunkten, oder, falls die Konzessionirung der Düsseldorf-Hasselter Bahn erfolgen und dadurch die Ausführung der Düsseldorf-Gladbacher Bahnstrecke überflüssig werden sollte, eine einfache Bahn zur Verbindung der Städte Köln und Krefeld, die eben die Düsseldorf-Hasselter Bahn in der Nähe der Stadt Neuß durchschneiden würde. Indem die Ausarbeitung eines vollständigen Prospektus über die vermuthlichen Ausgaben und Einnahmen dieser Bahn auf der Grundlage der bisherigen Erfahrung noch nicht vollständig beendet, sondern nur so weit gediehen ist, um für die Rentabilität dieses Unternehmens die beruhigendste Aussicht zu gewähren, schließt das Komité diese vorläufige Mittheilung mit einigen kurzen Bemerkungen."

Der hierauf später veröffentlichte Prospektus enthielt im Wesentlichen Folgendes. Die ganze Länge der Bahn sollte, die Gladbach-Düsseldorfer Querbahn eingerechnet, nahe an 10 Meilen betragen, und das Baukapital, bei dessen Veranschlagung man die Kosten der Bonn-Kölner Bahn hinsichtlich der wenigen Terrainschwierigkeiten und der im Allgemeinen gewiß nicht sehr kostspieligen Grundstück-Erwerbung zum Maaßstabe genommen hatte, war pro Meile zu 240000 Thlr., oder für die gesammte Bahn zu 2,400000 Thlr. angesetzt worden, mit welcher Summe man für die Deckung aller Kosten bis zur Eröffnung des Betriebes auszureichen hoffte. Für die Ertragsfähigkeit der Bahn gab der Prospektus Anhaltpunkte, die anscheinend auf sorgfältige Ermittelungen, so wie auf die Frequenz- und Ertragsverhältnisse ähnlicher Bahnen gestützt waren und dem Unternehmen eine jährliche Einnahme von etwa 290000 Thaler in Aussicht stellten, wovon nach der aufgestellten Berechnung der Betriebskosten die volle Hälfte als Reinertrag übrig blieb und somit für das Anlagekapital eine Verzinsung von 6 Prozent gewährte.

Die Zeichnungen zu diesem Unternehmen fanden hierauf am 3. April 1844 in Köln Statt, und überstiegen, wie es zur damaligen Zeit ganz gewöhnlich war, das benöthigte Aktienkapital bedeutend. Nach der Bekanntmachung des Finanz-Ministers vom 11. April desselben Jahres hielt es jedoch das Komité für gerathen, von der Einforderung des halben Prozents vom gezeichneten Aktienkapital abzustehen, dagegen zu den Kosten der Vorarbeiten freiwillige Geldbeiträge, jedoch nicht unter 5 Thlr., von den bei der Aktienzeichnung vom 3. April Betheiligten entgegenzunehmen.

Dies scheint aber wohl nur eine zweckmäßige Form zu sein, das Unternehmen aufzugeben, weil man einsah, daß nach dem Eisenbahngesetze die Konzessionirung einer zweiten Bahn von Köln nach Düsseldorf unstatthaft ist.

### 43. Rheinische Eisenbahn zwischen Köln, Aachen und der belgischen Grenze.

#### a. Geschichte der Bahn.

Kölner Kaufleute traten im Jahre 1833 zusammen, um eine Eisenbahn von Köln nach der belgischen Grenze zu bauen. Man wollte im Anschluß an die zu erbauenden belgischen Eisenbahnen eine direkte Verbindung Kölns mit der Nordsee herstellen und auf diese Weise den holländischen Rheinzoll umgehen.

Unterm 5. Dezember 1833 erlangten sie die nachstehende Allerhöchste Kabinetsordre, welche dem von ihnen gebildeten Komité die Konzession für die Anlage dieser Eisenbahn übertrug:

„Auf Ihren Bericht vom 28. Oktober will Ich zur Anlage einer Eisenbahn von der westlichen Landesgrenze gegen Belgien bis Köln, welche ein in letzterer Stadt zusammengetretenes Komité durch Bildung einer Aktiengesellschaft zu Stande zu bringen beabsichtigt, unter denselben, von Ihnen bevorworteten Vorbehalten*), wie sie hinsichtlich der Errichtung einer Eisenbahn von Amsterdam bis Köln bestehen, Meine Genehmigung mit der Zusicherung ertheilen, daß die Unternehmung sowohl bei Erwerbung des zur Anlage erforderlichen Grundeigenthums, als auch hinsichtlich des Schutzes während der Ausführung des Baues und dessen künftiger Unterhaltung, den öffentlichen Kunststraßen gleichgestellt werden soll."

Das Unternehmen fand beim Publikum nur geringe Unterstützung, indem dasselbe zu neu war und Niemand für die erforderliche Kapitalanlage einen entsprechenden Zinsenertrag für die nächste Zukunft mit einiger Wahrscheinlichkeit voraussehen konnte, weshalb das Komité sich beim Staate dringend um eine Gewährleistung der Zinsen bemühte.

Seine Anträge wurden jedoch abgelehnt. Wir führen, um die damals herrschende Ansicht von dem pekuniären Erfolge des Unternehmens und den Geist, in dem das Komité dieselbe erfaßte, anschaulich zu machen, eine Stelle aus dem gedruckten Programme desselben vom 18. Januar 1834 an:

---

*) Die gemachten Vorbehalte erhellen aus nachfolgendem, gleichzeitig mit der Allerhöchsten Kabinets-Ordre vom 5. Dezbr. 1833 mitgetheilten Reskripte des Ober-Präsidenten der Rheinprovinz vom 14. Januar 1834. (Köln. Zeit. vom 7. Mai 1837, Nr. 127.):

„Seine Majestät der König haben Sich in der Allerhöchsten Kabinets-Ordre auf die dem Unternehmen einer Bahn von Amsterdam nach Köln gestellten Bedingungen bezogen; diese aber waren, daß dem Gouvernement die Genehmigung

1) der unter Kontrole der betreffenden Behörden zu regulirenden Linien des Straßenzuges,
2) der Statuten der Aktien-Gesellschaft, in sofern sie, wie nothwendig, auf die Rechte einer moralischen Person Anspruch macht,
3) des Tarifs für die Benutzung der Eisenbahn, und
4) des Bahn-Reglements

vorbehalten bleibt. Ich muß außerdem noch bemerken, daß die von Sr. Majestät dem Könige bewilligte Gleichstellung der Anlage mit öffentlichen Kunststraßen nur unter der Voraussetzung bewilligt worden ist, daß die Bahn auch dem öffentlichen Gebrauche überlassen werde, und die Aktionäre sich ein ausschließendes Recht dazu nicht vorbehalten wollen."

„In Folge dieser nicht unerwarteten, aber freudig bewillkommten Erklärung wurde den Hohen Ministerien die Bitte vorgelegt, die Bewilligung zur Erbauung einer Eisenbahn von Köln bis zur belgischen Grenze, unter Gewährleistung der Zinsen, so wie der Tilgung des Kapitals durch den Staat, gegen Abtretung des Eigenthums nach erfolgter Amortisation bevorworten zu wollen.

Auf eine Gewährleistung der Zinsen glaubten die Ministerien nicht eingehen zu müssen, und wiewohl die Unterzeichneten die Ansicht unabänderlich festhalten, daß der Staat das Eigenthum einer so wichtigen Domäne nicht aus den Händen geben möge, so erachten wir es doch für eine unabweisbare Pflicht, der Genehmigung Seiner Majestät des Königs durch die Einladung zur Bildung einer Aktien-Gesellschaft zu entsprechen, um demnächst mit Erfolg für weitere Begünstigungen wirken zu können, von denen die uneingeschränkte Berechtigung zur Personen-Beförderung, die freie Waarendurchfuhr durch Rheinpreußen und durch Belgien, so wie die Umwandlung des Entrepots von Antwerpen in einen vollkommenen Freihafen, gleich dem in Köln bestehenden, unerläßlich scheinen."

Als eine Pflicht, nicht als ein Geschäft, das allein des direkten Gewinns wegen empfohlen werden kann, stellte das Komité seinen Mitbürgern diese Unternehmung dar. Von der großen vaterländischen Idee getragen, verdoppelte es seine Anstrengungen, und es gelang ihm, patriotische Männer in Köln zu finden, die bereit waren, zum Wohle des Landes und ihrer Vaterstadt die Gefahr eines erheblichen Verlustes auf sich zu nehmen. Nachdem nun das für erforderlich gehaltene Aktienkapital von 1,800000 Thlr. in Aktien zu 250 Thlr. zusammengebracht und in der General-Versammlung vom 25. Juli 1835 sich die Gesellschaft durch Vollziehung des Gesellschaftsvertrages als „Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft" konstituirt hatte, befestigte sich der Kredit des Unternehmens, die Theilnahme wuchs, die Aktien stiegen und Alles drängte zu dem erfreulichsten Gedeihen.

Da trat die Stadt Aachen mit ihrem Lokal-Interesse hemmend und störend dazwischen. Begreiflicher Weise mußte es im Plane des Unternehmens liegen, den kürzesten und wohlfeilsten, durch die Natur der Terrainverhältnisse vorgeschriebenen Weg zur Grenze zu suchen. Da es sich nun durch zwei Projekte erwiesen hatte, daß die Stadt Aachen nicht ohne die unverhältnißmäßigsten, die Zwecke des Unternehmens hemmenden Kosten unmittelbar mit der Bahn berührt werden konnte, so war beschlossen worden, dieselbe mit der Hauptbahn mittelst einer Zweigbahn zu verbinden, welche die Kommunikation rascher und wohlfeiler herstellte und eine dereinstige Verlängerung nach Mastricht und von da nach Antwerpen hoffen ließ.

Die beste von diesen beiden Linien ging von Köln über Eschweiler und Eupen nach der belgischen Grenze. Es war bei derselben keine Seilebene, sondern eine möglichst gleichmäßige Vertheilung des Gefälles in Vorschlag gebracht.

Das Gefälle wechselte 14 Mal zwischen den Grenzen von 1:8000 bis 1:500. Durch Ueberschreitung des Rückens zwischen dem Rhein und der

Erft gingen 39 Fuß gewonnene Steigung verloren, dagegen fand sich von der Erft bis zum Scheitel ein anhaltendes Steigen, und zwar:

auf 3,84 Meilen zwischen 1:8000 und 1:600,
„ 3,94 „ „ 1:500 „ 1:300,
„ 1,06 „ von 1:232,
„ 3,00 „ „ 1:150.

Der Scheitelpunkt lag 800 Fuß über dem niedrigsten Punkte bei Köln und 958,5 rhein. Fuß über dem mittleren Stande der Nordsee. Bei Kornelimünster machte die Verengung des Indethales 2 Tunnel, von 98 und 67 Ruthen Länge, durch die Vorsprünge des Kalksteingebirges nothwendig, welche zusammen zu 15548 Thlr., also pro Fuß etwa 80 Thlr. veranschlagt waren. Die ganze Länge von 11,84 Meilen war, einschließlich der erforderlichen Tunnel, zu 1,930000 Thlr., mithin die Meile zu 163000 Thlr. veranschlagt.

Dieses hielt jedoch Aachen, welches dem Unternehmen ungeachtet mehrmaliger Aufforderung bis kurz vor dem Schlusse der Aktienzeichnung fremd geblieben war, seinem Lokal-Interesse nicht gemäß. Es wandte sich, um dasselbe durchzusetzen, nicht an die General-Versammlung, sondern suchte das Gouvernement zu bewegen, zu seinen Gunsten Zwang auf die Gesellschaft auszuüben. Die Gründe, die es für sich geltend machte, können wir übergehen.

Der Erfolg seiner Schritte erhellt aus nachstehender Stelle eines Vortrags der Direktion in der General-Versammlung vom 6. Mai 1837:

„Nachdem das Komité schon im Dezember 1834 die offizielle Anzeige gemacht hatte, daß die projektirte Linie Aachen nicht berühre, und der Direktion im September 1835 die zustimmende Anerkennung des Hohen Ministeriums über die Art, wie die schließliche Entscheidung des Gouvernements vorbereitet werde, zu Theil geworden war, wurde ihr am 26. Februar 1836 eröffnet, daß das Gouvernement nicht geneigt sei, einer die Städte Düren und Aachen nicht berührenden Linie die Genehmigung zu ertheilen."

Die Gesellschaft sah durch diesen Beschluß der Hohen Ministerien ihr Unternehmen in seinen zu erwartenden Erfolgen wesentlich verschlechtert; jedoch die Idee, welche sie vereinigt hatte, der große allgemeine Zweck der Eisenbahn selbst, der, wenn auch beeinträchtigt, doch immer noch von unberechenbarer Bedeutung für die Zukunft der Stadt und des ganzen Landes blieb, verdrängte die persönlichen Rücksichten, und sie entschloß sich bereitwillig zu diesem großen Opfer.

Eine Konferenz zwischen ihren Direktoren und den Aachener und Dürener städtischen Behörden fand auf Anordnung des Ministeriums unter dem Vorsitze der Provinzialbehörden Statt und hatte das erfreuliche Resultat, daß ein einstimmiger Beschluß über die Richtung der Bahnlinie zu Stande kam. Diese Vereinbarung wurde genau in der von dem Regierungs-Kommissar Herrn Ruppenthal festgestellten Fassung am 27. April 1836 von dem Administrationsrathe der Gesellschaft angenommen, und die Direktion bezeichnete

am 29. Juni 1836 auf Aufforderung des Ministeriums in einer Eingabe an den Ober-Präsidenten der Rheinprovinz die der Bahn zu gebende Richtung, wie folgt:

„Die Bahn beginnt im Freihafen zu Köln; sie überschreitet das Vorgebirge in der Nähe von Königsdorf und die Roer in der Nähe von Düren; sie verläßt das Thal der Inde hinter Eschweiler und erreicht mittelst eines Tunnels bei Verlautenheide den Haarbach; sie überschreitet die Straße zwischen Aachen und Burtscheid in der Nähe des Marschierthores, verläßt den aachenschen Gebirgskessel vermittelst eines Tunnels und erreicht die belgische Grenze zwischen Herbesthal und Weißenhaus."

Nach dieser Bereitwilligkeit schien jeder Zwist beseitigt und allen Ansprüchen, sowohl von Seiten der Städte als von Seiten des Staats, um so mehr Genüge gethan, als auch die in der General-Versammlung vom 25. Juli 1835 beschlossenen Statuten nach der Weisung der Ministerien in der Administrationsraths-Sitzung vom 27. April 1836 eine nochmalige sorgfältige Ueberarbeitung erlitten hatten und die Bevorwortung derselben, sowie des vorgeschlagenen Tarifs, von den Ministerien verheißen war.

Aber eine jeder Billigkeit vergessende Parthei in Aachen verfolgte, unbekümmert um die Verhandlungen zwischen der Direktion und den städtischen Behörden, unbekümmert um das zufriedenstellende Ergeben derselben, fernere Zwecke, das erste Nachgeben Kölns nur zur Handhabe, um weiter zu greifen, benutzend. Sie schlug den Weg ein, die an der Spitze der Verwaltung stehenden Männer mit planmäßiger Konsequenz heimlich und öffentlich auf die unehrenhafteste Weise zu verfolgen und als einseitige, von beschränkten und eigennützigen Gesichtspunkten befangene Leute bei den Behörden zu verdächtigen, und that dann den verwegenen Schritt, mit Uebersehung der vorhin erwähnten Allerhöchsten Kabinets-Ordre vom 5. Dezember 1833, als sei sie nicht in der Welt, für denselben Zweck, für welchen die kölner Gesellschaft bereits seit 1833 konzessionirt war, eine zweite Gesellschaft in Aachen zu gründen, um die kölner Gesellschaft aus ihrer Konzession herauszuheben und dieselbe für sich in Besitz zu nehmen. Es muß bemerkt werden, daß damals, als diese Oppositions-Gesellschaft sich bildete, die Aktien der kölner Gesellschaft bereits auf 5 bis 6 Prozent über pari standen, mithin die Gefahr, welche ihre Unterzeichner gelaufen hatten, nicht mehr vorhanden war. Sie nannte sich, zum Unterschied von der kölner Gesellschaft, „Preußisch-Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft."

Ihr Programm vom 28. März 1836 beginnt mit folgenden Worten:

„Da die Verwaltung der kölnischen Eisenbahn-Gesellschaft alles Mögliche aufbietet, die Bahnlinie von der belgischen Grenze bis nach Köln so bestimmen zu lassen, daß die gewerbreichen Städte Aachen, Burtscheid und Düren um eine Meile von der Bahn entfernt bleiben, da ferner mit der größten Wahrscheinlichkeit gefürchtet werden muß, daß diese Verwaltung dann, wenn sie durch die Weisheit und Gerechtigkeit der Staatsbehörden dahin angewiesen würde, jene

Städte nicht zu umgehen, doch diese Bestimmung für die letztern so nachtheilig, als es nur angeht, ausführen möchte; — so ist der Beschluß gefaßt worden, hier unter der obigen Firma eine neue anonyme Gesellschaft zu gründen, welche bei den höchsten Staatsbehörden den Antrag stellen wird, die Konzession zur Eisenbahn von der belgischen Grenze nach Köln nicht der kölnischen, sondern der hier zu gründenden Gesellschaft gnädig zu verleihen.

„Art. 5: Die anonyme Gesellschaft für die Preußisch-Rheinische Eisenbahn tritt in Konkurrenz vor dem Gouvernement mit der Köln-Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft und bezweckt, eine Allerhöchste Konzession vorzugsweise zu erhalten, indem sie beabsichtigt:

das Landes-Interesse zu beachten und nicht allein Köln mit Antwerpen zu verbinden, sondern auch die innern Kommunikationen und Entwickelungen zu befördern; des Endes die Bahn von der belgischen Grenze über Aachen nach Köln, und zwar in der Nähe Eupens und über Düren, zu führen, in sofern letzteres vom Gouvernement für zweckmäßig erkannt wird."

Ein ferneres Programm derselben vom 31. März 1836 drückt sich aus:

„Die Bewohner Aachens und Burtscheids haben eingesehen nicht nur das große Interesse, welches sie an der Gründung der neuen Gesellschaft insbesondere haben, sondern auch, daß die Grundsätze, welche dieselbe aufstellt, — Beförderung der innern Kommunikationen und Entwickelungen des Landes, Parität des Einflusses, den die beiden größten preußischen Städte am linken Rheinufer auf die Verwaltung der Gesellschaft haben, bereitwillige Fügung in die von den höchsten Staatsbehörden für die Konzessionirung von Eisenbahnen aufgestellten Normen, — viel sicherer den Erfolg eines großen Unternehmens, welches mit den höchsten Landes-Interessen so nahe verzweigt ist, verbürgen, als die Einseitigkeit der Verwaltung der kölnischen Gesellschaft."

Aehnliche Invektiven finden sich in der Vorrede zu den Statuten vom 5. April 1836 und in allen gedruckten Protokollen dieser Oppositions-Gesellschaft.

Das Resultat ihrer vielfachen unermüdlichen Bemühungen war zuvörderst, daß die Genehmigung der Statuten der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft suspendirt wurde, dann, daß durch die Allerhöchste Kabinets-Ordre vom 12. Februar 1837 und durch das erläuternde Ministerial-Reskript vom 21. Februar desselben Jahres diese Genehmigung von der Bedingung abhängig gemacht wurde, die Interessenten der aachener Gesellschaft bis zu einem Aktien-Kapital von 1,200000 Thlr. al pari aufzunehmen und eine gleichmäßige Vertretung der Städte Aachen und Düren in der Direktion und dem Administrationsrathe zuzulassen. Die Aktien der kölner Gesellschaft standen damals, als diese Aufnahme der aachener zur Bedingung wurde, über 10 Prozent Agio, und stiegen vor der gemeinschaftlichen General-Versammlung bis auf 17 Prozent. Der Staat beabsichtigte eine Ausgleichung der verschiedenen, anscheinend mit gleicher materieller Berechtigung sich entgegenstehenden Inter-

essen. In welcher Weise die aachener Gesellschaft seine Anordnungen auffaßte und sich zu Nutzen machte, geht aus folgender Stelle eines Protokolls ihrer General-Versammlung vom 26. April 1837 hervor:

„Erster Beschluß.

In Erwägung:

a. daß vielleicht die rheinische Eisenbahn-Gesellschaft in ihrer am 6. des nächsten Monats zu haltenden General-Versammlung die gebotene Vereinigung mit der preußisch-rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft nicht annehmen möchte u. s. w., wird beschlossen:

„Art. 1. Wenn die rheinische Eisenbahn-Gesellschaft die Vereinigung mit der preußisch-rheinischen von der Hand weisen möchte, so soll die letztere Gesellschaft der erstern die Vereinigung nach den Grundbestimmungen anbieten, welche das Gouvernement dafür festgesetzt hat.

„Art. 2. Zu dem Ende soll alsdann die provisorische Direktion der preußisch-rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, unter Zuziehung und Mitwirkung mehrerer in Köln wohnenden, stark betheiligten Aktionäre der rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, und mit ihnen als gemeinschaftlicher Ausschuß handelnd, durch die Zeitungen und durch Cirkular die Aktionäre beider Gesellschaften zu einer, noch im Laufe des nächsten Monats Mai zu haltenden General-Versammlung in Köln berufen."

Es hatten sich mittlerweile schon viele Aachener in der kölnischen Gesellschaft betheiligt; die mehreren, in Köln wohnenden, stark betheiligten Aktionäre, deren der abgedruckte Art. 2 des ersten Beschlusses der aachener General-Versammlung vom 26. April erwähnt, waren zu ihnen aus Motiven, die wir unerörtert lassen können, übergetreten. Dieselben vertraten nicht nur ihren eigenen Aktienbesitz, sondern hatten auch auf ihre Namen für die auswärtigen Kommittenten gezeichnet und sich außerdem eine große Anzahla uswärtiger Vollmachten verschafft. Zu diesen bereits im aachener Interesse befindlichen Stimmen sollte in Folge der Königlichen Verordnung die kompakte Masse von 1,200000 Thlr. hinzutreten; es lag also für den näher Unterrichteten auf der Hand, daß das aachener Interesse das entschiedenste Uebergewicht erhalten werde.

Unter diesen, gewiß nicht sehr beruhigenden Verhältnissen hatte die kölnische Gesellschaft in ihrer General-Versammlung vom 6. Mai 1837 über die Alternative zu berathen, ob sie sich den ihr gestellten Bedingungen unterwerfen oder sich auflösen solle. Ihre Direktion ermahnte die Versammlung, das neu gestaltete Verhältniß als eine gegebene Thatsache, als einen neuen Ausgangspunkt zu betrachten, von dem aus das vorgesteckte Ziel in geänderter Form zu erstreben sei. „Und so bitten wir" — schloß sie ihren Antrag — „die hochachtbare Versammlung, sich ohne beengende Rückerinnerung frischen und freien Geistes dem vorgesteckten Ziele zuzuwenden und nur der Mittel zu deren rascher Erreichung eingedenk zu bleiben." Die Versammlung beschloß nach ihrem Antrage, und es handelte sich nun nur noch um den schwierigen und

wichtigen Punkt einer Verständigung mit den Aachenern über die in Gemäßheit der Allerhöchsten Anordnungen vorzunehmende Aenderung des Gesellschafts-Statuts. Hieran konnte leicht Alles scheitern.

Befürchtungen cirkulirten in Köln und hatten Glauben gefunden, daß die Aachener den §. 3 des Statuts dahin zu modifiziren beabsichtigten, daß von Aachen nach Köln eine von der Belgischen Hauptbahn verschiedene Spurweite eingeführt und daß die Bahn nicht bis in den Freihafen fortgesetzt werden solle. — Zum Zweck jener unerläßlichen Verständigung wurde daher eine aus Mitgliedern beider Gesellschaften bestehende Kommission niedergesetzt, in welcher die kölner Mitglieder vod allem Andern diese beunruhigenden Gerüchte zur Sprache brachten und die Beibehaltung des Anfangs-, resp. Ausgangspunktes der Bahn im hiesigen Freihafen zur Grund- und Vorbedingung jeder Vereinigung machten. Die aachener Mitglieder zeigten sich entrüstet über diese, sie beleidigenden Gerüchte und erklärten, daß sie persönlich mit ihrer Ehre einständen für die Erfüllung dieser, in der Natur der Sache liegenden billigen und selbstredenden Forderung Kölns.

So kam die Einigung zu Stande, so ließen die Aachener in der gemeinschaftlich konstituirenden General-Versammlung vom 9. Juni 1837 den Artikel 1 ihres Statutenentwurfs vom 5. April 1836, welcher umgekehrt die belgische Grenze als den Anfangspunkt bestimmte, und lautete: „Die Gesellschaft baut eine Eisenbahn von der belgischen Grenze, unfern von Eupen anfangend, nach Aachen und von da nach Köln — —" fallen und adoptirten einstimmig mit den Kölnern den §. 3 des kölnischen Statuts in nachfolgender Fassung: „Die Gesellschaft baut die Eisenbahn von Köln über Düren und Aachen nach der belgischen Grenze zum Anschluß an die Eisenbahn, die von Antwerpen bis an die preußische Grenze geführt wird. Die Richtung dieser Bahn wird im Wesentlichen folgendermaßen bezeichnet: Dieselbe beginnt zu Köln im Freihafen — — —. Die Spurweite der Schienenbahn soll diejenige der belgischen Hauptbahn sein."

Nach dieser Vereinigung erfolgte die nachstehende Bestätigungsurkunde der Gesellschaft und ihres gemeinschaftlich berathenen Statuts mittelst Königlichen Reskripts vom 21. August 1837:

Wir Friedrich Wilhelm von Gottes Gnaden König von Preußen rc.

Nach der Bestimmung des Art. 37 des Handelsgesetzbuchs Unserer Rheinprovinz wollen Wir die Errichtung einer anonymen Gesellschaft, unter dem Namen:

„Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft",

so wie sich solche zum Zwecke der Erbauung und Benutzung einer Eisenbahn von Köln nach der belgischen Grenze in dem anliegenden Notariats-Akte vom 9. Juni c. gebildet hat, hiermit genehmigen und das in dem gedachten Notariats-Akte enthaltene Statut der Gesellschaft hierdurch bestätigen, jedoch mit der Maaßgabe zu §. 16 dieses Statuts:

daß es der Gesellschaft erst nach Einzahlung von 40 Prozent des Nominalbetrages der Aktien freistehen soll, auf die Eintreibung des einzahlbaren Betrages der Aktien zu verzichten, bis dahin aber die ersten Aktienzeichner ihrer Verhaftung nicht entlassen werden dürfen.

Wir ertheilen aber diese Genehmigung und Bestätigung nur mit dem ausdrücklichen Vorbehalte; daß die vorgedachte Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft allen Bestimmungen und Bedingungen, welche in Betreff des Verhältnisses zum Staate und zum Publikum für die Eisenbahn-Unternehmungen im Allgemeinen oder für das in Rede stehende Unternehmen insbesondere ergehen werden, eben so nachzukommen verbunden bleibt, als wenn solche in der gegenwärtigen Urkunde enthalten wären,

indem Wir ferner noch besonders befehlen:

1) daß zu §. 5 des Statuts, die Anlage von Zweigbahnen, sowie zu §. 24 des Statuts, die Vermehrung des Aktien-Kapitals über den im §. 13 festgesetzten Betrag hinaus, nicht ohne Unsere landesherrliche Genehmigung erfolgen darf und

2) daß zu §. 3 des Statuts, zur Feststellung des Bauplans und der Spurweite der Bahn, zu §. 4 des Statuts, zum Beginn der Transportbeförderung auf derselben und zur Festsetzung des Bahngeldes, zu §. 7 des Statuts, zur Betheiligung bei andern Eisenbahn-Unternehmungen, zu §. 8 des Statuts, zur Herstellung der Einrichtungen, zur Besorgung der Personen und Güter von und nach den Stationsplätzen, zu §. 25 des Statuts, zur Kontrahirung von Anleihen überhaupt, endlich zu §. 81 des Statuts, zur Festsetzung der Verhältnisse der zur Wahrnehmung der Polizei auf der Bahn anzustellenden Agenten und Beamten, die vorgängige Genehmigung Unseres Finanz-Ministers, resp. die vorgängige Vereinbarung mit Unserm General-Postmeister, erforderlich bleiben soll.

Zugleich wollen Wir, im Anerkenntnisse der Gemeinnützigkeit der Unternehmung, der vorgedachten Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft für die Ausführung der Bahn, in der im §. 3 des Statuts bezeichneten Richtung und der dazu gehörigen Anlagen, das im §. 9 erwähnte Recht:

die erforderlichen Grundstücke im Wege der unfreiwilligen Expropriation eigenthümlich zu erwerben oder vorübergehend zu benutzen,

in eben dem Maaße und Umfange, wie solches für die öffentlichen Kunststraßen gesetzlich besteht, hiermit ausdrücklich verleihen, mit der Bestimmung:

daß die Ausübung dieses Rechts nur unter Leitung Unserer Regierung zu Köln und Aachen Statt finden soll.

Wir befehlen schließlich, daß die gegenwärtige Urkunde dem vorerwähnten Notariats-Akte vom 9. Juni d. J. für immer beigeheftet bleiben und nebst dem in letzterem enthaltenen Statute durch die Amtsblätter Unserer eben gedachten beiden Regierungen öffentlich bekannt gemacht werden soll, indem Wir im Uebrigen Uns vorbehalten, die gegenwärtige Genehmigung und Bestätigung, unbeschadet der Rechte dritter Personen, zu widerrufen, falls das Statut oder Eine der vorstehend beigefügten oder vorbehaltenen Bestimmungen und Bedingungen nicht befolgt oder verletzt würde.

Gegeben zu Berlin, den 21. August 1837.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

v. Alvensleben.

Die schon früher begonnenen speziellen Vorarbeiten auf dieser neuen Linie wurden nun mit der größten Thätigkeit fortgesetzt, der Grunderwerb wurde eingeleitet, die Arbeiten verakkordirt, und im Jahre 1838 der wirkliche Anfang gemacht, so daß schon 1839 die erste Strecke bis Müngersdorf eröffnet werden konnte. Die technische Leitung war dem Ingenieur der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn, Baukondukteur Pickel, übertragen.

In der während dieser Zeit am 16. Oktober 1837 gehaltenen General-Versammlung wurde in der Voraussicht, daß das auf 3 Millionen angenommene Baukapital nicht ausreichte, der Beschluß gefaßt:

Der Administrationsrath wird beauftragt, nach Vorlage der Kostenanschläge, zur Herbeischaffung des etwa noch erforderlichen Kapitals entweder in Anleihen, oder die Emission von Aktien zu beschließen, in der Art und Weise, wie es der Administrationsrath am vortheilhaftesten für die Gesellschaft erachten wird.

Nachdem hierauf vom Könige der Antrag genehmigt war, daß das Gesellschafts-Kapital um anderthalb Millionen Thaler vermehrt werden dürfte, beschloß der Verwaltungsrath in der Sitzung vom 29. März 1838:

daß die Direktion ermächtigt werde, die zur Vervollständigung des Aktien-Kapitals erforderlichen anderthalb Millionen Thaler nach ihrem Ermessen auszugeben, jedoch nicht unter einem Agio von fünf Prozent, und nicht anders als zu gleicher Zeit.

Bald nach der hierauf am 11. Mai 1838 gehaltenen ersten regelmäßigen General-Versammlung, worin die Gesellschaft mit der Vermehrung des Aktien-Kapitals mittelst Verkaufes von 6000 Aktien zu 5 Prozent Agio an drei Kölner Bankhäuser bekannt gemacht war, trat ein Fallen des Kourses aller Eisenbahn-Aktien ein. Auch die der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, obgleich nicht so stark weichend als mehrere andere Aktien, konnten dem allgemeinen Schicksale nicht entgehen; sie fielen allmälig, und im Spätherbste 1838 war es schon dahin gekommen, daß die erwähnten Bankhäuser keine irgend erheblichen Aktien hätten verkaufen können, ohne den Kours so tief herabzudrücken, daß der Eingang fernerer Einzahlungen sehr gefährdet gewesen wäre. — Es waren damals erst 20 Prozent eingezahlt, und durch ein starkes Ausgebot hätten die Aktien leicht bis auf 80 Prozent fallen können. Daß aber dann, wenn der Verlust am Kourse den eingezahlten Prozenten sich gleich stellte, die meisten Aktionäre die ferneren Einzahlungen verweigern würden, war, wie auch anderweitige Erfahrungen seitdem genug bewiesen haben, nicht zu bezweifeln.

Unter diesen Umständen entstand bei den Bankhäusern der ernste Wunsch, nicht dauernd in einer solchen Lage in Beziehung auf die übernommenen 6000 Aktien zu verharren. Als sie dies der Direktion eröffneten, fand diese darin den triftigsten Grund, sich für die Gewährung des von ihr der Preußischen Staatsregierung vorgetragenen Gesuches: um Uebernahme eines großen Theiles dieser Aktien unter gewissen Bedingungen, — energisch zu verwenden und so die der Gesellschaft drohende Gefahr zu beseitigen. — Die deshalb gemachten Bemühungen waren vergebens, weil das Gouvernement grundsätzlich in keine Betheiligung bei der Eisenbahn eingehen wollte, und die Bankhäuser einen, ihnen vom Gouvernement, ohne eine solche Betheiligung, angebotenen Vorschuß ablehnen zu müssen glaubten. Die Direktion gelangte daher, unter den damals obwaltenden Zeitverhältnissen, zu der Ueberzeugung, daß die Gesellschaft vor der dringenden Gefahr, in welche sie durch starke Aktien-Verkäufe gerathen wäre, allein dadurch bewahrt werden konnte, wenn von den

Bankhäusern ein großer Theil der von ihnen übernommenen Aktien zurückgezogen wurde.

Die Direktion nahm deshalb 4000 Aktien zurück, sicherte jedoch jedenfalls den Gewinn, welchen die Bankhäuser der Gesellschaft auf die Aktien bezahlt hatten, sowie auch noch erhebliche Vortheile für den Fall, wenn die Bahn, wegen des reduzirten Kapitals, nur von Köln bis Aachen gebaut werden könnte. Eine nothwendige Folge dieser Maaßregel war, daß sie so lange geheim gehalten werden mußte, bis entweder die 4000 Aktien wieder anderweitig untergebracht, oder doch die Einzahlungen auf die übrigen 14000 Aktien weit genug vorgeschritten waren, um bei dem Bekanntwerden dieses außerordentlichen Schrittes ruhig die zum Wohl der Gesellschaft ersprießlichen Maaßregeln wählen zu können. Ganz auf eigene Verantwortung that daher die Direktion diesen Schritt, wozu nothwendig die Zustimmung des Administrationsrathes und der General-Versammlung gehörte. Nicht zu verkennen ist daher der kühne Muth derselben, indem sie eine dringende Gefahr lieber mit Einsetzung großer Verantwortlichkeit zu bekämpfen und zu besiegen suchte, ehe sie durch ein ängstliches Innehalten der Befugnisse das Interesse der Aktionäre und des Publikums untergehen ließ.

Bei der Zurücknahme der 4000 Aktien konnten übrigens zwei eigenthümliche Verhältnisse über das weitere Interesse der Gesellschaft beruhigen, sobald diese einmal glücklich bis zu dem Zeitpunkte, wo die Einzahlungen auf die übrigen 14000 Aktien weiter fortgeschritten waren, hingeführt war.

Das erste Verhältniß dieser Art war, daß Belgiens merkantilische Interessen die baldige Herstellung der Rheinischen Eisenbahn gebieterisch forderten, und daß deshalb dieser Staat nicht unterlassen konnte, die 4000 Aktien zu übernehmen, damit der Bau keine Unterbrechung erleide, ja daß er sogar wünschen mußte, für eine noch stärkere Anzahl Aktien bei der Rheinischen Eisenbahn sich zu betheiligen.

Das zweite beruhigende Verhältniß bestand darin, daß (wie aus den Kostenanschlägen hervorging) von der Eisenbahn gerade die Strecke zwischen Aachen und der Grenze verhältnißmäßig am theuersten und deshalb am wenigsten produktiv sein würde, und dagegen die Bahn von Köln nach Aachen, für welche das reduzirte Kapital ausreichte, einen zum ruhigen Abwarten des Ausbaues der andern Strecke genügenden Ertrag verspräche, dergestalt, daß die Gesellschaft, wenn die 4000 Aktien nicht verkauft wurden, vorläufig nur die Bahn von Köln bis Aachen zu vollenden und dann abzuwarten hatte, bis Belgien — durch die sich alsdann mehr und mehr herausstellende Nothwendigkeit einer Eisenbahnverbindung seiner Seehäfen mit dem Rheine bewogen — seinerseits der Gesellschaft Anträge wegen des Ausbaues der Strecke von Aachen bis zur Grenze machen werde.

In diesen beiden Verhältnissen lag die Ursache, weshalb die Arbeiten zwischen Aachen und der Grenze nicht gänzlich eingestellt, aber doch nur schwach betrieben wurden. Auf das zuerst dargestellte Verhältniß fußend, eröffnete die Direktion mit dem Belgischen Gouvernement Verhandlungen wegen Uebernahme der zurückgenommenen 4000 Aktien und eines Theils der

2000 Aktien, welche die drei Bankhäuser der Direktion, zufolge getroffener Uebereinkunft, zu Bedingungen, die das Geschäft erleichterten, zur Verfügung stellten.

Das Resultat dieser Verhandlungen war, daß das Belgische Gouvernement die 4000 Aktien zu 1 Million Thaler übernahm, einen Theil der 2000 Aktien aber ablehnte. Der Preis der 4000 Aktien wurde, wie es nicht anders sein konnte, pari festgesetzt, jedoch hatte sich das Belgische Gouvernement besondere Garantieen dabei bedungen, und zwar:

1) der Preis der Aktien wird in 4 Terminen, am 1. März 1840, 1. Januar 1841, 30. Juni 1841 und 1. Januar 1842, entrichtet, und außerdem mit der weitern Bedingung, daß das Belgische Gouvernement seine Zahlungen immer erst dann zu leisten hat, nachdem die übrigen Aktionäre vor dem ersten Termin 60 Prozent, vor dem zweiten 80 Prozent, vor dem dritten 90 Prozent, vor dem vierten 100 Prozent eingezahlt haben;
2) die Zahlung ist an die Bedingung geknüpft, daß der Ausbau der Eisenbahn von Aachen bis zur Grenze mit allem Ernste vorgenommen werde;
3) die statutenmäßigen Zinsen bis zum 30. Juni 1843 werden schon bei den Zahlungsterminen in Anrechnung gebracht.

Dieser von der Direktion gethane eigenmächtige Schritt veranlaßte in der am 15. Mai 1840 gehaltenen dritten regelmäßigen General-Versammlung mehrere Diskussionen zwischen der Direktion und den Aktionären; als Endresultat der Erörterungen stellte sich jedoch heraus, daß die Aktionäre das von der Direktion Unternommene billigten. In dieser General-Versammlung ergab sich zugleich, daß das bis dahin angenommene Kapital von 4½ Millionen Thaler nicht ausreichte, weshalb die Versammlung den Beschluß faßte:

daß der Administrationsrath beauftragt und autorisirt werde, auf den Antrag der Direktion eine Anleihe von 2½ Millionen Thaler zu machen und die desfallsigen Bedingungen festzusetzen.

Die Anleihe wurde nach erfolgter Königl. Genehmigung vom 12. Oktober 1840 zu 4 Prozent aufgenommen, wobei noch zu bemerken ist, daß der König hierzu eine Million Thaler als Theil dieser Anleihe aus den Mitteln der Seehandlung bewilligte.

In der vierten regelmäßigen General-Versammlung, welche am 4. Mai 1841 gehalten wurde, besprach man unter Anderem den durch die Gesellschaft auszuführenden Bau einer Eisenbahn von Köln nach der Landesgrenze bei Minden.

Nachdem im September 1841 die Bahn dem Verkehre bis Aachen eröffnet war, stellte es sich jedoch heraus, daß das bis auf 7 Millionen angewachsene Kapital zur völligen Herstellung der Eisenbahn nicht ausreichte. In Bezug hierauf wurden deshalb in der am 1. Juni 1842 gehaltenen fünften General-Versammlung der Aktionäre nachstehende Beschlüsse gefaßt:

1) die Direktion wird ermächtigt: die noch in Reserve gehaltene eine halbe Million Thaler zum weitern Bau der Bahn zu verwenden;
2) das zur Vollendung des Baues und zum Doppelgeleise der Bahn, so-

wie zur Herstellung des Bahnhofes zu Köln noch erforderliche Kapital von 2¼ Millionen Thaler mittelst Ausgabe einer zweiten Emission von Prioritäts-Obligationen, gegen Mitverpfändung der Doppelbahn und des Materials oder auf andere, der Gesellschaft vortheilhafte Weise, mit Genehmigung des Administrationsraths, zu negoziren.

Kurze Zeit darauf gewann das Gerücht Konsistenz, daß der Staat vermittelst Gewährung von Unterstützungen oder Garantieen ein großes Eisenbahnnetz durch Privat-Industrie auszuführen beabsichtige, und schon im August desselben Jahres ward dies durch eine Allerhöchste Kabinets-Ordre, die Zusammenberufung der ständischen Ausschüsse betreffend, zur Gewißheit. Unter diesen Umständen erachtete die Direktion es als Pflicht, die Negozirung der von der General-Versammlung beschlossenen Anleihe bis dahin auszusetzen, daß über den Plan der Ausführung des Eisenbahnnetzes durch die Verhandlungen der ständischen Ausschüsse sich das Nähere ergebe. Denn auf der einen Seite hatte die Bahn wegen ihrer politischen und kommerziellen Wichtigkeit, sowie wegen der zu überwindenden außerordentlichen Terrainschwierigkeiten, einen stark begründeten Anspruch zur Aufnahme in das mit Staatsunterstützung herzustellende Eisenbahnnetz; auf der andern Seite war es ohnehin sehr schwierig, zu günstigen Bedingungen die beschlossene Anleihe zu machen.

Im Oktober 1842 begab sich hierauf Herr Hansemann nach Berlin und stellte unterm 20. desselben Monats dem Finanz-Minister vor, daß die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft vermöge der obwaltenden Verhältnisse nicht im Stande sei, für sich allein und durch eigene Hülfsmittel ihr Unternehmen zu vollenden, daß also die Rheinische Eisenbahn ohne den Zutritt und die Unterstützung des Staates nicht hergestellt werden könne.

Inzwischen hatte die Eröffnung der Versammlung der ständischen Ausschüsse am 18. Oktober Statt gefunden. In der ihr mitgetheilten Denkschrift (vom Oktober 1842) war die Rheinische Eisenbahn (von Köln bis zur belgischen Grenze) als Theil des großen Eisenbahnnetzes nicht erwähnt. Zu den bereits in Betrieb gesetzten und als gesichert anzusehenden konnte sie indeß nicht gerechnet werden, weil bis dahin nur die isolirte Strecke von Köln bis Aachen fahrbar gemacht, dagegen aber die Fertigstellung der ganzen Bahn vom Sicherheitshafen zu Köln bis zur belgischen Grenze zum Anschluß an die Bahn nach Antwerpen, ferner die Verbindung mit dem Freihafen am Rhein bei Köln, endlich die Anlage des zweiten Geleises auf der fertigen Bahnstrecke noch zu bewirken blieb, und weil die Gesellschaft nicht im Stande war, die für diese Arbeiten erforderlichen baaren Mittel ohne Zutritt des Staats nützlich zu beschaffen. Dennoch war unter den Bahnen, welche das große preußische Eisenbahnnetz bilden sollten, gerade diejenige nicht aufgeführt, welche den Anschluß der Monarchie an das westliche Ausland vermittelt.

Diese Erwägung hatte zur Folge, daß in der Sitzung der ständischen Ausschüsse vom 22. Oktober 1842 von mehreren Mitgliedern aus der Rheinprovinz der Wunsch geäußert wurde, der Eisenbahnverbindung möge eine Ausdehnung bis zur westlichen Grenze des Staats gegeben werden. Auf eine

wiederholte desfallsige Aeußerung des Präsidenten von Auerswald in der Sitzung vom 24. Oktober erklärte der vorsitzende Finanz-Minister:

„daß von ihm die Vollendung bis zur westlichen Grenze bei Niederschreibung der Denkschrift als völlig gesichert gehalten sei, und wenn die gemachten Bemerkungen dahin gerichtet sein sollten, so müsse darauf erwiedert werden, daß man beabsichtige, jene Bahn mit einem Doppelgeleise zu versehen und sie mit großen Kosten in die Stadt Köln hineinzulegen. Auf eine derartige Mitwirkung könne sich das Gouvernement allerdings nicht einlassen, sondern diese nur bis auf die Erreichung des wirklichen Bedürfnisses ausdehnen. Sollte indessen die Bahn von Köln bis zur belgischen Grenze in der das Bedürfniß erheischenden Einrichtung nicht ohne Hülfe des Staats auszuführen sein, so würde seinerseits gewiß der Rath gegeben werden, diese geringe Hülfe zur Erreichung des Zweckes zu gewähren. Niemals aber würde zur Erreichung besonderer, durch das Bedürfniß nicht gebotener Zwecke, als die Anlegung eines Doppelgeleises und die Hineinlegung der Bahn nach Köln, eine solche Hülfe billigerweise in Anspruch genommen, noch weniger aber Seitens des Staats gewährt werden können."

Der Präsident von Auerswald erklärte sich durch diese Auskunft für befriedigt; dagegen erörterte der Graf von Hompesch die faktischen Verhältnisse, wonach die Rheinische Eisenbahn weder als vollendet betrachtet werden, noch auch ohne Hülfe des Staats ihre Fertigstellung bewirken könne. Hierauf erwiderte der Finanz-Minister:

„daß die Wichtigkeit der Bahn und das Interesse des Staats für dieselbe gern anerkannt werde, daß demnach kein Bedenken vorliege, sie den übrigen Bahnen, bei welchen der Staat Hülfe zu leisten und zuzutreten beabsichtige, zuzugesellen, wenn das Bedürfniß dazu sich herausstelle. Für Anlegung des Bahnhofes in Köln könne aber das Gouvernement nichts thun, und da es kein höheres Interesse habe, ob die am Rheine liegende Bahn einige 100 Schritte tiefer in Köln einmünde oder nicht. Es sei übrigens die sie betreffende Angelegenheit untergeordneter Art, da sie sich auf die jetzt in Rede stehende große Angelegenheit nicht beziehe."

Das Resultat der Berathungen in den Versammlungen der ständischen Ausschüsse war mithin für die Rheinische Eisenbahn folgendes:

1) Dieselbe wurde als integrirender Theil des großen, mit Staatsunterstützung herzustellenden Eisenbahnnetzes anerkannt, und
2) die Staatsregierung fand kein Bedenken, die Rheinische Eisenbahn den übrigen, bei welchen der Staat Hülfe zu leisten und zuzutreten beabsichtigte, zuzugesellen.

Von dieser Auffassung des bei den ständischen Ausschüssen Verhandelten ausgehend, stellte Herr Hansemann in einer Vorstellung vom 10. November 1842 dem Finanz-Minister den Antrag:

Se. Excellenz möge der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft die Zusiche-

rung ertheilen, daß ihr eben diejenigen Begünstigungen von Seiten des Staats gewährt werden sollten, welche den übrigen als Theile des großen preußischen Eisenbahnnetzes anerkannten neu zu bauenden Eisenbahnen zu Theil würden.

Weiterhin wurde als Minimum dieser der Gesellschaft zu gewährenden Unterstützung aufgeführt, daß der Staat:

1) die Kosten der durch die neue Bahnhofseinrichtung zu Köln veranlaßten Festungsbauten übernehme;

2) Behufs der zur Fertigstellung der Bahn, einschließlich des Betriebsmaterials, nöthigen Geldmittel entweder der Gesellschaft ein Darlehen gebe oder für diesen Betrag neue Aktien übernehme, in beiden Fällen aber erst dann Zinsen erhalte, wenn die Inhaber der Stammaktien 4 Prozent bezogen haben.

Da der Finanz-Minister bei den ständischen Ausschußverhandlungen sich sowohl hinsichtlich der Anlage des doppelten Geleises als des Bahnhofes am Freihafen zu Köln zu der entgegengesetzten Ansicht bekannt hatte, die letztere Anlage aber besonders dringlich war, so stellte Herr Hansemann am Schlusse seiner Vorstellung dem Finanz-Minister anheim: die in Betreff der Bahnhofsanlage angeordnete Lokaluntersuchung darauf ausdehnen zu lassen, in wiefern diese Anlage im Interesse des Staats als nützlich und nothwendig anzusehen sei.

Der Vorstellung waren zwei Nachweise zur Begründung des zur gänzlichen Fertigstellung der Rheinischen Eisenbahn erforderlichen Kostenbedarfes von $2\frac{1}{4}$ Millionen Thaler nebst Erläuterungen beigefügt.

Unterm 24. November 1842 erfolgte hierauf eine Bescheidung des Finanz-Ministers, in welcher zwar die staatliche Wichtigkeit der Bahn anerkannt, jedoch nicht mehr bewilligt wurde, als Staatsgarantie für die Zinsen zu $3\frac{1}{2}$ Prozent von einer Million Thaler Prioritäts-Obligationen zum Zweck der Herstellung einer fertigen eingeleisigen Bahn vom Sicherheitshafen zu Köln bis zur belgischen Grenze.

Eine solche Unterstützung entsprach aber weder dem Maaßstabe, nach welchem man die mit Staatsunterstützung neu zu bauenden Eisenbahnen, denen die Rheinische nach Inhalt der ständischen Ausschußverhandlungen gleichgestellt war, zu behandeln gedachte, noch reichte sie überhaupt hin, dem Bedürfnisse der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft wirksam abzuhelfen.

Deshalb remonstrirte Herr Hansemann in einer fernern Eingabe vom 28. November 1842 gegen den Inhalt des Ministerial-Reskripts vom 24. desselben Monats, indem er vorstellte: daß jedenfalls die in Aussicht gestellte Zinsengarantie nicht auf die zur Herstellung der eingeleisigen Bahn erforderliche eine Million Thaler zu beschränken, sondern auf den übrigen Bedarf mit auszudehnen sei. Am Schlusse wurde bemerkt: bei der Schwierigkeit, in kurzer Zeit das Verhältniß des Staats zur Gesellschaft in allen seinen Modalitäten präzise festzustellen, auf der einen, und dem dringenden Nothstande der Gesellschaft auf der andern Seite, sei das beste Auskunftsmittel darin zu finden, daß der Staat der Rheinischen Eisenbahn eine dem momentanen Bedürf-

niß entsprechende Summe überweise, mit dem Vorbehalte, daß dieselbe bei demnächstiger definitiver Feststellung der Staatsunterstützung in Anrechnung gebracht werde.

Hierauf erfolgte unterm 11. Dezember 1842 von Seiten des Finanz-Ministers die Bescheidung: daß eine Zinsengarantie von $3\frac{1}{2}$ Prozent für das zur vollständigen Herstellung einer eingeleisigen Bahn von dem gegenwärtigen Bahnhofe bei Köln bis zur belgischen Grenze erforderliche Kapital von einer Million Thaler das Aeußerste sei, wofür, den obwaltenden Umständen nach, zu Gunsten der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft Allerhöchsten Orts eine Verwendung eintreten, auf alle ferneren Anträge aber nicht eingegangen werden könne.

Nunmehr ergriff Herr Hansemann den Rekurs an den König vermittelst einer Vorstellung vom 17. Dezember 1842, in welcher der Gang der bisherigen Verhandlung geschildert und alle für den Standpunkt der ganzen Angelegenheit erheblichen Beweggründe entwickelt wurden. Der Antrag ging dahin:

> die definitive Feststellung des Verhältnisses der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft zum Staate und der ihr zu gewährenden Unterstützungen hinsichtlich aller speziellen Punkte so lange auf sich beruhen zu lassen, bis auch über die Verhandlungen wegen Weiterführung der Rheinischen Eisenbahn bis zur Landesgrenze bei Minden eine Entscheidung erfolge, und vorläufig der Gesellschaft zur Deckung des dringlichsten Bedürfnisses 400000 Thlr., unter Vorbehalt der Anrechnung auf die zu gewährende Unterstützung oder der Rückerstattung aus der von der Gesellschaft unter Staatsgarantie zu machenden Anleihe, vorzuschießen.

In einer ferneren Vorstellung vom 11. Februar 1843 wurde dem Könige die zunehmende Verlegenheit der Gesellschaft geschildert, welche ohne schleunige Hülfe des Staats das Einstellen der Arbeiten befürchten lasse.

Unterm 24. Februar desselben Jahres erfolgte hierauf die nachstehende Entscheidung des Finanz-Ministers.

Euer Wohlgeboren benachrichtige ich in Bescheidung auf die Immediat-Vorstellung vom 17. Dezember v. J. im Allerhöchsten Auftrage, daß des Königs Majestät Ihrem Antrage, der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft vorläufig durch einen Vorschuß von 400000 Thlr. zu Hülfe zu kommen und die Beschlußnahme über die ihr zu gewährende Unterstützung den Verhandlungen über die Ausführung der Eisenbahn von Köln nach Minden vorzubehalten, nicht Folge zu geben geruht, dagegen mich ermächtigt haben, der Gesellschaft zur Vollendung der Rheinischen Bahn in folgendem Maaße und unter den nachstehenden Bedingungen die Unterstützung des Staates zu Theil werden zu lassen.

Die Unterstützung des Staates kann überhaupt, wie dies schon in dem Erlasse vom 24. November v. J. bemerkt worden ist, nur in Ansehung desjenigen Bedarfs eintreten, welcher noch erforderlich ist, um die Bahn von dem gegenwärtigen Bahnhofe bei Köln bis an die belgische Grenze mit einfachem Geleise fertig zu stellen. Dieser Bedarf berechnet sich nach Ihrer früheren Angabe auf eine Million Thaler, und läßt sich, wenn darauf Rücksicht genommen wird, daß zum Ausweichen sich begegnender Wagenzüge auf Einer der mittleren Sektionen ein Doppelgeleise nöthig

oder angemessen sein möchte, höchstens auf 1¼ Million Thaler annehmen. Die Unterstützung muß daher auf die Beschaffung dieser 1¼ Million Thaler beschränkt bleiben. Es bleibt indessen der Gesellschaft unbenommen, die nach dem Beschlusse der General-Versammlung vom 31. Mai und 1. Juni v. J. außerdem noch aufzubringende eine Million Thaler Behufs der Herstellung eines Doppelgeleises in der ganzen Ausdehnung der Bahn und Behufs der projektirten Führung der Bahn in den Kölner Freihafen nach ihrem Ermessen aufzunehmen und zu verwenden, wenn sie ohne Mitwirkung des Staats dieselbe zu beschaffen vermag; auch soll die Aufbringung der ebengedachten einen Million Thaler durch die Bedingungen, unter denen die Unterstützung des Staats für die Beschaffung der obigen 1¼ Million Thaler gewährt wird, nicht erschwert werden.

Was nämlich die Art der Unterstützung anlangt, so kann dieselbe nur auf dem in dem Erlasse vom 24. November v. J. bereits angegebenen Wege erfolgen, dergestalt, daß für die fraglichen 1¼ Million Thaler eine Zinsengarantie von 3½ Prozent Seitens des Staats gewährt wird, daß aber die Verzinsung dieser 1¼ Million Thaler, sowie ein jährlich zur Amortisation derselben zu verwendender, mindestens auf ½ Prozent anzunehmender Betrag aus dem Ertrage des Unternehmens vorweg zu entnehmen ist, bevor den 4½ Millionen Thaler Aktien Zinsen oder Dividende zu Theil wird, und daß nur die bereits gemachte Anleihe von 2½ Millonen Thaler hinsichtlich der Verzinsung und der Amortisation der neuen Anleihe von 1¼ Million Thaler vorgeht. Damit jedoch der Gesellschaft freie Hand verbleibe, auch die anderweite eine Million Thaler aufzunehmen, soll es derselben vorbehalten bleiben, diese eine Million zu gleicher Priorität mit jenen 1¼ Million Thlr. anzuleihen, so daß solche hinsichtlich der Verzinsung und Amortisation aus dem Ertrage des Unternehmens mit den Seitens des Staats zu garantirenden 1¼ Million Thaler konkurrirt, wie denn auch in dem mehrerwähnten Erlasse vom 24. November v. J. nicht, wie Sie annehmen, gesagt worden ist, daß der unter Zinsengarantie des Staats aufzunehmende Betrag der etwa weiter noch zu machenden Anleihe eben so wie den Aktien vorgehen müsse.

Da aber die Unterstützung des Staates nur für den oben gedachten Zweck eintreten kann, so kann die zugesicherte Zinsengarantie für 1¼ Million Thaler nur unter der Bedingung gewährt werden, daß diese 1¼ Million Thaler zunächst zur Vollendung der Bahn von Aachen zur belgischen Grenze mit einfachem Geleise, dann zur Anlegung eines Doppelgeleises auf einer geeigneten Zwischen-Sektion zu verwenden sind, und daß erst der dafür etwa nicht erforderliche Ueberschuß zur Führung der Bahn in den Kölner Freihafen oder zur Deckung der bereits aufgenommenen Vorschüsse benutzt werden darf. Demgemäß wird von dem Kommissarius für die Rheinische Eisenbahn die geeignete Kontrole über die Verwendung der 1¼ Million Thaler zu führen sein.

Falls die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft von dem obigen Erbieten Gebrauch zu machen gedenkt, erkläre ich mich zugleich bereit, wenn es gewünscht wird, von den unter Zinsengarantie des Staats zu emittirenden Obligationen zum Belaufe von 1¼ Million Thaler einen Betrag von 500000 Thlr. Seitens der Staatskasse zu übernehmen, und diese 500000 Thlr., damit die Arbeiten nicht ins Stocken gerathen, schon vor der Ausfertigung der Obligationen nach und nach, wie es das Fortschreiten der Arbeiten bedingt, vorschußweise unter der Bedingung zahlen zu lassen, daß dafür ein gleicher Betrag an garantirten Obligationen ausgehändigt und der Vorschuß bis zu dem Zeitpunkte, von welchem ab die damit auszugebenden Zins-Koupons laufen, mit 3½ Prozent verzinst werde.

Hiernach sehe ich Ew. Wohlgeboren Erklärung über die nach Obigem der Rhei-

nischen Eisenbahn-Gesellschaft zu gewährende Unterstützung entgegen, um demnächst eventualiter die weitere Verhandlung zu veranlassen, indem ich schließlich bemerke, daß Ihren weiter gehenden Anträgen, der Allerhöchsten Entscheidung zufolge, nicht Statt gegeben werden kann.

Berlin, den 24. Februar 1843.

Der Finanz-Minister
von Bodelschwingh.

An den Vice-Präsidenten der Direktion der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft Herrn Hansemann.

Die Entscheidung ging allerdings über den Inhalt des frühern Erlasses vom 24. November 1842 hinaus. Die dadurch in Aussicht gestellte Unterstützung war in sofern reichlicher normirt, als:

1) statt einer Million Thaler 1¼ Million Thaler vom Staate garantirt wurden, damit außer der Fertigstellung einer eingeleisigen Bahn vom Sicherheitshafen zu Köln bis zur belgischen Grenze auch noch ein kleiner Theil des Doppelgeleises gelegt werden könne;
2) die noch ferner zur Ausführung des Doppelgeleises auf der ganzen Bahn und der Bahnhofsanlage am Freihafen zu Köln ohne Staatsgarantie von der Gesellschaft zu negozirende Anleihe von einer Million Thaler dieselbe Priorität genießen sollte, wie jene 1¼ Million, und
3) der Staat sich bereit erklärte, wenn sein Erbieten angenommen werde, von den unter seiner Zinsengarantie zu emittirenden Prioritäts-Obligationen die Summe von 500000 Thlr. auf die Staatskasse sofort zu übernehmen.

Dagegen war aber die neue erschwerende Bedingung hinzugefügt: daß jene 1¼ Million Thlr. zunächst zur Vollendung der Bahn von dem gegenwärtigen Bahnhofe zu Köln bis zur belgischen Grenze mit einfachem Geleise, dann zur Anlegung eines Doppelgeleises auf einer geeigneten Zwischen-Sektion zu verwenden waren, und erst der dafür etwa nicht erforderliche Ueberschuß zur Führung der Bahn in den Kölner Freihafen oder zur Deckung der bereits genommenen Vorschüsse benutzt werden dürfte.

Sofort nach Eingang jenes Reskriptes wurde von Herrn Hansemann unterm 25. Februar desselben Jahres an den Finanz-Minister eine Vorstellung gerichtet, in welcher um schleunige Ueberweisung einer Abschlagssumme, die von dem Königl. Kommissar, dem Regierungs-Präsidenten von Gerlach, normirt werden könne, gebeten, indem zu besorgen war, daß Seitens der Banquiers keine Vorschüsse mehr gemacht werden würden, sobald sie erführen, daß sie nicht aus den zu überweisenden Geldern bezahlt werden sollten.

Hierauf erging unterm 28. Februar 1843 folgende Bescheidung:

In Folge Ihrer Vorstellung vom 25. Februar d. J. habe ich den Herrn Regierungs-Präsidenten von Gerlach ermächtigt, um der obwaltenden dringenden Geldverlegenheit der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft abzuhelfen, die für den Augenblick nothwendigen Geldmittel zur Fortsetzung der Arbeiten vorschußweise, bis zum Belaufe von 100000 Thlr., der Direktion durch die dortige Regierungs-Hauptkasse zahlen zu lassen, jedoch nur unter den nachstehenden Bedingungen:

1) Der Vorschuß kann nur zu dem Zwecke erfolgen, um etwa rückständige Zahlungen für ausgeführte Arbeiten und Lieferungen, welche durch die vorhandenen Geldbestände nicht gedeckt werden, zu bestreiten, und die Arbeiten auf der Strecke von Aachen bis zur belgischen Grenze in ihrem gewöhnlichen Gange zu erhalten, nicht aber zu anderen Zwecken. Derselbe ist daher auch nur nach und nach, nachdem der Herr Kommissarius sich versichert haben wird, daß der zu zahlende Betrag für den obigen Zweck nothwendig sei, und nur dazu verwendet werde, zu gewähren.
2) Der geleistete Vorschuß wird auf diejenigen 500000 Thlr. angerechnet, welche nach Inhalt des Erlasses vom 24. Februar d. J., wenn es Seitens der Gesellschaft gewünscht wird, von der Staatskasse gegen einen gleichen Betrag an Obligationen der unter Zinsengarantie des Staates aufzunehmenden Anleihe von 1½ Million Thaler gewährt werden sollen, und ist vom Zahlungstage ab bis zu dem Zeitpunkte, von welchem ab die Zins-Koupons der seiner Zeit auszuhändigenden Obligationen laufen, mit 3½ Prozent zu verzinsen.

Sollte auf das in dem Erlasse vom 24. Februar d. J. gemachte Erbieten nicht eingegangen werden, und sonach die Emission der ebengedachten garantirten Obligationen nicht erfolgen, so ist der geleistete Vorschuß sofort zu erstatten und bis zum Tage der Rückzahlung mit 3½ Prozent zu verzinsen.

Ich überlasse hiernach der Direktion, ihre Anträge an den Herrn Regierungs-Präsidenten von Gerlach zu richten.

Im Uebrigen sehe ich über die in dem Erlasse vom 24. Februar d. J. enthaltene Anerbietung baldmöglichst der bestimmten Erklärung entgegen.

Berlin, den 28. Februar 1843.

Der Finanz-Minister,
von Bodelschwingh.

Die Bedenken, welche durch die Bescheide vom 24. und 28. Februar hervorgerufen wurden, waren im Wesentlichen folgende:

1) Die Direktion durfte aus dem Gelde, welches durch die mit Staatsgarantie zu bewirkende Anleihe zunächst flüssig wurde, nicht die erhaltenen Vorschüsse zurückzahlen. Diese waren indessen zu nichts Anderem als zu solchen Ausgaben verwendet, welche dem Ministerium früher, als zur Fertigstellung der Bahn erforderlich, angegeben worden.
2) Aus der durch Staatsgarantie zu beschaffenden Anleihe durfte nichts zur Anlage des Bahnhofes in Köln verwendet werden. Dennoch erschien eine Verwendung zu diesem Zwecke viel dringlicher als die Anlage eines Doppelgeleises auf einer Zwischen-Sektion, weil die Bahn ihren staatlichen und kommerziellen Zweck erst dann ganz erfüllte, wenn sie zur Ueberladung unmittelbar an den Rhein sich anschloß und bis zu dem Freihafen in Köln reichte, und weil außerdem die Gesellschaft durch einen Vertrag mit der Stadt Köln dazu verpflichtet war.
3) Die Negozirung von 1 Million Thaler Anleihe ohne Staatsgarantie wurde eine um so schwierigere Aufgabe, als die Kapitalisten zu der damaligen Zeit eine baldige Emission von vielen Eisenbahn-Papieren mit Staatsgarantie erwarteten.

Es entstand nun die Frage, ob der Administrationsrath es dem Interesse der Gesellschaft für angemessen erachtete, das Anerbieten des Staates anzu-

nehmen, oder aber die Entscheidung darüber der General-Versammlung zu überlassen. Im letzteren Falle durfte unmittelbare Einstellung der Arbeiten nicht zu vermeiden sein, und es entstand die weitere Frage, ob dieses der Gesellschaft in ihrem Verhältnisse zum Staate nützlich oder nachtheilig sei. Im ersteren Falle wurde der Gesellschaft die Möglichkeit benommen, in der augenfälligsten Weise dem Staate das Bedürfniß einer wirklichen Unterstützung der Aktionäre zu zeigen, und sie wurde zur Durchsetzung ihrer Ansprüche auf Petitionen und Vorstellungen, durch welche an die Billigkeit des Staates appellirt wurde, beschränkt.

In Erwägung dieser Umstände wurden deshalb vom Administrationsrath in seiner Sitzung am 18. März 1843, nach mehrfachen Erörterungen über die beiden Fragen:

1) Soll das Anerbieten des Staates jetzt einfach angenommen werden?
2) Welche Maaßnahmen sind in Beziehung auf die Unterstützungs-Ansprüche der Gesellschaft zu beschließen?

nachstehende Beschlüsse mit großer Majorität angenommen:

ad 1) Obgleich das in dem Ministerial-Reskripte vom 24. Februar d. J. gemachte Anerbieten des Staates den Ansprüchen nicht genügt, welche die Gesellschaft nach der Ueberzeugung des Administrationsrathes auf wirksame Unterstützung hat, indem die dargebotene Hülfe an und für sich weder ausreichend für die Bedürfnisse ist, noch eine wirkliche Staatsunterstützung der Aktionäre darstellt; da jedoch nach der Lage der Verhältnisse die Nichtannahme des Anerbietens des Staates ein unverzügliches Einstellen aller Arbeiten auf der Rheinischen Eisenbahn zur Folge haben würde, nimmt der Administrationsrath das gedachte Anerbieten an.

ad 2) Der Administrationsrath wird unverzüglich eine Vorstellung an den Finanz-Minister richten, um zuvörderst die Aufhebung der gestellten lästigen Bedingungen zu bewirken und im Allgemeinen die Zuversicht auszusprechen, der Staat werde der Gesellschaft in der Folge eine wirkliche Unterstützung angedeihen lassen. Der Administrationsrath beauftragt die Direktion, in der ihr geeignet scheinenden Weise die Befriedigung der Ansprüche der Gesellschaft auf eine solche Unterstützung zu bewirken zu suchen.

Auf den von der Direktion dem Finanz-Minister hierüber eingereichten Antrag erfolgte ein Reskript desselben unterm 21. April 1843, wodurch die in der Bescheidung vom 24. Februar desselben Jahres gestellten Bedingungen dahin modifizirt wurden, daß aus dem Ertrage der mit Staatsgarantie zu emittirenden Obligationen von $1\frac{1}{4}$ Million Thaler die Schulden der Gesellschaft bezahlt, und auch die Bedürfnisse für die Strecke vom Sicherheitshafen zu Köln bis Aachen bestritten werden durften.

Alle ferneren Anträge auf weitere Unterstützung des Staates führten jedoch zu keinem Resultate, so daß es wohl bei den im Vorhergehenden erwähnten Begünstigungen verbleiben wird.

Nachdem am 15. Oktober 1843 die Rheinische Bahn mit den Belgischen

Bahnen in Verbindung gesetzt war, führte ein oberflächlicher Blick auf die finanzielle Lage der Gesellschaft zu der Ueberzeugung, daß die Erträge der eröffneten Bahn nicht hinreichen würden, dasjenige zu erfüllen, was man sich bei der Gründung des Unternehmens versprochen hatte, nämlich die in den Statuten unterstellten Zinsen zu 5 Prozent daraus zu bezahlen. Einem weisen Haushalte aber schien es nicht gemäß, den Aktionären die Zinsen ihrer in die Gesellschaft gelegten Aktien-Fonds länger mit ihrem eigenen Kapitale zu bezahlen, und so das Kapital zum Nachtheile eines geregelten und zweckmäßigen Betriebes zum Nachtheile der Einrichtungen, welche noch zu vollenden übrig blieben, und zum Nachtheile der künftigen Ertragsfähigkeit zu verringern, das Unternehmen in seiner Wesenheit zu schwächen. Ferner blieben der Gesellschaft auch noch bedeutende Einrichtungen auszuführen übrig, wovon beispielsweise zu erwähnen sind: die Fortführung der Bahn in den Freihafen mit den dazu gehörigen Nebenanlagen, diese für den Güterverkehr so dringend erforderliche, unwiderruflich festgestellte Maaßregel; und der Bau der Doppelbahn, welcher sich schon durch die kurze Erfahrung eines unerwartet großen Güterverkehrs als eine unumgängliche Nothwendigkeit hervorgestellt hatte, ohne deren Erledigung die Bahn in ihrem Betriebe zu ersticken drohte, durch deren Erledigung aber die Mittel geboten wurden, die zu erwartende sehr bedeutende Personen- und Güter-Frequenz in ungehemmter Freiheit und großartigster Weise zu befördern.

Die Direktion erkannte daher die Nothwendigkeit einer Modifikation und Abänderung des Statuts in denjenigen Bestimmungen, welche die Zahlung der Zinsen an die Aktionäre und die dafür ausgestellten Zins-Koupons betrafen, und berief deshalb, in Uebereinstimmung mit dem Administrationsrathe, eine außerordentliche General-Versammlung auf den 20. November 1843 zu Köln zusammen.

Nach mehrfachen Erörterungen über die vorgelegten Fragen wurde zunächst beschlossen:

> Die Zahlung der am 2. Januar 1844 fällig werdenden Zins-Koupons für das Jahr 1843 soll einstweilen suspendirt und in der nächsten gewöhnlichen General-Versammlung, nach Vorlage der Rechnung über diese Zahlung, näherer Beschluß gefaßt werden.

In Hinsicht der nachgenannten Paragraphen des Statuts bestimmte man alsdann folgende Abänderungen, und sollen dieselben fernerhin, wie folgt, lauten:

§. 19. Die ausgegebenen, am 2. Januar 1845 und später fällig werdenden Zins-Koupons der Aktien werden ungültig erklärt und an die Direktion zurückgeliefert. Dagegen soll nur der sich herausstellende disponible Rein-Ertrag unter die Aktionäre als Dividende vertheilt werden, welche in Köln, Aachen, Berlin und Frankfurt am Main zahlbar ist.

§. 20. Wegen Ausgabe und Zahlung der Dividendenscheine macht die Direktion die näheren, für die Aktionäre verbindlichen Bestimmungen bekannt.

§. 16. Die Mitglieder des Administrationsrathes werden von der General-Versammlung gewählt; sie müssen, um diese Stelle bekleiden zu können, vier Aktien die-

Digitized by Google

ser Gesellschaft besitzen oder erwerben, welche während der Amtsdauer außer Kours gesetzt und deponirt werden.

§. 56. Die Mitglieder des Administrationsrathes werden nicht besoldet, erhalten aber Ersatz der durch ihre Funktionen herbeigeführten Auslagen. Außerdem kann die General-Versammlung beschließen, daß Beträge bis zu Ein Prozent des unter die Aktionäre zu vertheilenden Rein-Ertrages unter die Mitglieder des Administrationsrathes nach dem Maaßstabe ihrer häufigeren oder selteneren Gegenwart bei den Versammlungen vertheilt werden. Der Präsident und der Vice-Präsident sollen dabei, nach eben diesem Maaßstabe, jeder im dreifachen Verhältnisse gegen die übrigen Mitglieder betheiligt werden.

§. 75. Die Mitglieder der Direktion erhalten außer dem Ersatze für Reisekosten oder andere durch ihre Funktionen veranlaßte Auslagen eine Entschädigung für ihre Mühwaltung. Diese Entschädigung soll in einer Tantième von dem unter die Aktionäre zu vertheilenden Rein-Ertrage bestehen und kann im Ganzen bis auf zwei Prozent von demselben festgesetzt werden. Die Festsetzung erfolgt auf den Antrag des Administrationsrathes von der General-Versammlung. Der erstere setzt die Norm fest, nach welcher die Vertheilung unter die Mitglieder der Direktion Statt finden soll, unter Berücksichtigung der speziellen Funktionen und der besonderen Mühwaltung der einzelnen Mitglieder. So lange die Benutzung der Eisenbahn, mithin die Vertheilung eines Rein-Ertrages unter die Aktionäre nicht eingetreten ist, und in dem möglichen Falle, daß dieses auch später vorkommen möchte, kann der Administrationsrath eine Entschädigung für die Mitglieder der Direktion bis zum Gesammtbetrage von dreitausend Thaler jährlich gewähren, bei deren Vertheilung unter die Mitglieder die obige Bestimmung zu befolgen bleibt.

§. 76. Letzter Satz. Die Besoldung des Spezial-Direktors soll zum Theil in einer Tantième von dem unter die Aktionäre zu vertheilenden Rein-Ertrage bestehen.

Entgegengesetzte Ansichten, namentlich über die Zinsen der ersten sechs Monate von 1843 in Beziehung auf die an Belgien verkauften 4000 Stück Aktien, führten Zerwürfnisse in der Direktion herbei, die damit endeten, daß sämmtliche Direktoren und Stellvertreter von Köln und von Aachen, mit Ausnahme eines einzigen Direktionsmitgliedes, Herrn Oppenheim von Köln, ihre Entlassung eingaben, und zur Wiederbesetzung dieser Stellen eine außerordentliche General-Versammlung der Aktionäre auf den 15. Januar 1844 anberaumt wurde.

Da es zu weit führen würde, die Zwistigkeiten zwischen den Direktionsmitgliedern näher aus einander zu setzen, so verweisen wir auf das Protokoll dieser am 15. und 16. desselben Monats gehaltenen Versammlung, so wie auf das der Sitzung des Administrationsrathes vom 22. Dezember 1843.

Das Resultat der Versammlung war, daß 5 neue Direktoren und 6 Stellvertreter gewählt wurden, während das eine Direktionsmitglied, Herr Oppenheim, welcher nicht freiwillig abtreten wollte, seine Stellung behielt. Von der Versammlung wurde den ausscheidenden Direktoren, namentlich dem Vice-Präsidenten Herrn Hansemann, welcher, wie wir im Vorhergehenden gesehen haben, sich mit der größten Beharrlichkeit und Umsicht dem Zustandekommen des großen Werks unterzogen hatte, das Bedauern über ihren Rücktritt und der lebhafteste Dank für ihr bisheriges Wirken zum Wohle der Gesellschaft dargebracht.

Nach einem Reskripte des Finanz-Ministers vom 13. Januar 1844 glaubte

derselbe die in der General-Versammlung vom 20. November 1843 beschlossenen Abänderungen des Statuts der Genehmigung des Königs nicht vorlegen zu können, weil die Berufung jener außerordentlichen General-Versammlung nicht rechtzeitig Statt gefunden hatte; es war daher nothwendig, diese Abänderungen der am 13. Mai 1844 gehaltenen siebenten regelmäßigen General-Versammlung vorzulegen, worauf diese beschloß:

die in der außerordentlichen General-Versammlung vom 20. November 1843 genehmigten und heute, gemäß Verfügung des Herrn Finanz-Ministers vom 13. Januar, letzthin zur nochmaligen Beschlußnahme vorgelegten Abänderungen der §§. 19, 20, 46, 56, 75 und 76 ihrer Fassung und ihrem Inhalte nach zu genehmigen.

In Hinsicht der in der früheren General-Versammlung vorbehaltenen Bestimmung des Termines über die einstweilen suspendirte Zahlung der Zinsen pro 1843 wurde festgesetzt:

daß die Zins-Koupons des Jahres 1843 am 1. Juli 1845 aus dem Betriebsüberschusse des Jahres 1843 von 113925 Thlr 17 Sgr. 4 Pf. und aus ferneren Betriebsüberschüssen bezahlt werden sollen.

Zugleich wurden in dieser General-Versammlung nachfolgende Paragraphen des Statuts berathen und, wie folgt, abgeändert:

§. 21. Die Dividendenscheine und rückständigen Zins-Koupons früherer Jahre, welche nicht innerhalb vier Jahre, vom Tage der ersten öffentlichen Aufforderung an gerechnet, und nach zwei Mal in Zwischenräumen von wenigstens einem Jahre wiederholt erlassenen desfallsigen öffentlichen Aufforderungen in Empfang genommen worden sind, verfallen der Gesellschaft.

§. 22. Sollen angeblich verlorene oder vernichtete Aktien oder Dividendenscheine oder rückständige Zins-Koupons früherer Jahre mortifizirt werden, so erläßt die Direktion drei Mal, in Zwischenräumen von vier Monaten, eine öffentliche Aufforderung, jene Dokumente einzuliefern oder die etwaigen Rechte an dieselben geltend zu machen. Sind, nachdem zwei Monate nach der letzten Aufforderung vergangen, die Dokumente nicht eingeliefert oder die Rechte nicht geltend gemacht worden, so erklärt die Direktion die Dokumente öffentlich für nichtig oder verschollen und fertigt an deren Stelle andere aus. Die Kosten dieses Verfahrens fallen nicht der Gesellschaft, sondern dem Betheiligten zur Last.

§. 23. Nach Einlösung der Zins-Koupons vom Jahre 1843 soll aus dem im §. 19 erwähnten jährlichen Rein-Ertrage ein Reservefonds gebildet werden. Welcher Theil des jährlichen Rein-Ertrages zum Reservefonds zurückgehalten wird, setzt auf den Antrag der Direktion und des Administrationsrathes die General-Versammlung fest.

Der Beschluß einer Erhöhung über die Summe von dreimalhunderttausend Thaler bedarf der Genehmigung der Staatsregierung.

§. 27. Die in diesen Statuten vorgeschriebenen oder vorgesehenen Bekanntmachungen oder öffentlichen Aufforderungen sind genügend in Beziehung auf die dabei betheiligten Personen erlassen, wenn sie in einer Berliner, einer Kölnischen, einer Aachener, einer Augsburger, einer Brüsseler und einer Zeitung zu Frankfurt am Main erschienen sind.

§. 31. Innerhalb der der General-Versammlung vorhergehenden letzten drei Tage müssen die Besitzer der Aktien oder deren Bevollmächtigte sich bei der Direk-

tion entweder durch Vorzeigung der Aktien oder durch eine genügende Bescheinigung, die Bevollmächtigten außerdem durch Einreichung oder Vorzeigung der Vollmacht legitimiren, daß der Besitz noch immer so besteht, wie er in den Büchern der Gesellschaft eingeschrieben ist.

Die Bescheinigungen über den Besitz der Aktien sind nur dann gültig, wenn sie nach dem Tage der Einberufung der General-Versammlung ausgestellt sind.

In Bezug auf die Beschaffung der Geldmittel zu dem schon in der General-Versammlung vom 31. Mai 1842 beschlossenen Doppelgeleise ertheilte die General-Versammlung der Direktion die nachgesuchte Vollmacht zum Abschluß dieser Anleihe im Belaufe von einer Million Thaler, mit Vorbehalt der Genehmigung der Staatsregierung. Diese eine Million Thaler sollte mittelst Ausgabe von Prioritätsaktien geschehen, die vier Prozent aus den Erträgen vorab bezögen und an dem Rein-Ertrage pro rata mit den übrigen Aktionären gleichständen, nachdem diese gleichfalls vier Prozent bezogen hätten.

Durch Verfügung des Finanz-Ministers sollte diese Bestimmung jedoch einer am 19. August 1844 ausgeschriebenen außerordentlichen General-Versammlung zur nochmaligen Beschlußnahme vorgelegt, so wie über die dadurch nothwendig werdende Abänderung der §§. 13 und 19 des Statuts beschlossen werden. — Auch sollte in dieser Versammlung, Behufs Vervollständigung des Betriebsmaterials, die eventuelle Vermehrung des Aktienkapitals um eine fernere Viertelmillion, deren Beschaffung man in gleicher Weise wie die vorher erwähnte Eine Million Thaler bewerkstelligen will, ein Beschluß gefaßt werden.

In dieser an dem erwähnten Tage gehaltenen General-Versammlung erstattete der Präsident der Direktion nachstehenden Vortrag:

„In der General-Versammlung vom 13. Mai c. ermächtigten Sie uns, zur Herstellung des Doppelgeleises ein Kapital von Einer Million Thaler bestmöglichst zu beschaffen, eventuell für diese Million Thaler 4 Prozent Zinsen tragende Prioritäts-Stammaktien auszugeben. In Folge Ihres Beschlusses wurden sofort zwei Mitglieder der Direktion nach Berlin delegirt, um die Genehmigung des Staates zur Ausgabe jener Prioritäts-Stammaktien nachzusuchen.

Des Herrn Finanz-Ministers Excellenz hat seine Genehmigung für die Ausgabe jener Prioritäts-Stammaktien im Materiellen zugesagt, jedoch in formeller Beziehung beanstandet, Seiner Majestät dem Könige einen desfallsigen Antrag vorzulegen, weil die bei Ausgabe von Prioritätsaktien nöthig erscheinende Abänderung der §§. 13 und 19 des Statuts nicht in der im §. 28 vorgesehenen Weise bekannt gemacht und beschlossen worden sei.

In Folge dieser Entscheidung des Herrn Finanz-Ministers Excellenz haben wir Sie, verehrte Herren Aktionäre, zu der heutigen außerordentlichen General-Versammlung berufen, um uns in der im Statut vorgesehenen Weise Ihre Autorisation zur Ausgabe von Prioritäts-Stammaktien nochmals zu erbitten und die Abänderung der §§. 13 und 19 des Statuts Ihrer Beschlußnahme zu unterwerfen.

Bei der erforderlichen, den Hoffnungen, die wir in der letzten General-

Versammlung Ihnen, meine Herren, auszudrücken die Ehre hatten, vollkommen entsprechenden Steigerung des Personen- und Güterverkehrs auf unserer Bahn, die für die ersten sechs Monate eine Brutto-Einnahme von 214122 Thlr. 10 Sgr. 6 Pf. gegen 113762 Thlr. 22 Sgr. im vorigen Jahre hervorgebracht hat, hat sich die gänzliche Unzulänglichkeit des früher in Aussicht genommenen Betriebsmaterials und die dringende Nothwendigkeit einer bedeutenden Verstärkung desselben ergeben.

Die schönen, in Ihrer letzten Versammlung angedeuteten Hoffnungen für die dereinstige gute Rentabilität des Unternehmens können nur dann ihrer gänzlichen Verwirklichung entgegen gehen, wenn bei Herstellung des zweiten Geleises die gleichzeitige gänzliche Vollendung der Bahnhofsanlage bei Köln gesichert und ein dem Bedürfniß entsprechendes Betriebsmaterial es der Rheinischen Eisenbahn erlauben wird, der großartigen weiteren Entwickelung des Personen- und Güterverkehrs, die aus der bevorstehenden Vollendung des deutschen und französischen Eisenbahnnetzes, aus der Herstellung der ununterbrochenen Eisenbahnkette zwischen Paris, Brüssel, Köln, Berlin und Wien entspringen muß, Raum zu geben und ihrer Bestimmung, eine der ersten Handelsstraßen Europa's zu sein, zu entsprechen. Für die nach den bisherigen Erfahrungen unumgänglich gebotene Vervollständigung des Betriebsmaterials, die unter Genehmigung des Administrationsrathes theilweise bereits bewirkt worden, theilweise noch zu bewirken sein wird, erlauben wir uns, bei Ihnen darauf anzutragen, uns zu autorisiren, außer der zur Herstellung des Doppelgeleises erforderlichen Einen Million Thaler, noch ferner eine Viertelmillion Thaler in gleicher Weise zur Vollendung des Bahnhofes bei Köln und zur Komplettirung des Betriebsmaterials zu beschaffen.

Wir freuen uns, Ihnen, meine Herren, mittheilen zu können, daß des Herrn Finanz-Ministers Excellenz uns seine Genehmigung für diese fernere Erhöhung des Kapitals der Gesellschaft zugesichert hat, und wir sind überzeugt, daß Sie nach den vorliegenden speziellen, durch unsere mit den bisherigen Erfahrungen vertrauten Beamten gefertigten Kostenanschlägen es als gewiß annehmen dürfen, daß die Gesammtsumme von 1¼ Million Thaler zur gänzlichen Fertigstellung der Bahn, mittelst Herstellung des Doppelgeleises, Vollendung des Bahnhofes bei Köln und Komplettirung des Betriebsinventars, genügen wird."

Herr Mevissen theilte hierauf den Inhalt der citirten hohen Ministerial-Verfügung vom 9. Juni c. wörtlich mit und verlas sodann den hiernach von der General-Versammlung in Betreff der Erhöhung des Aktienkapitals um 1¼ Million Thaler zu fassenden Beschluß.

„Die General-Versammlung nahm diesen einstimmig an und autorisirte dadurch die Direktion:

a. zur Anlage des Doppelgeleises für Eine Million Thaler, und
b. zur Vollendung des Bahnhofes bei Köln und zur Vervollständigung des Betriebsinventars für eine Viertel Million Thaler Prioritätsaktien auszugeben unter folgenden Modalitäten:

1) Es sollen diese neuen Aktien prioritätisch vor den bereits vorhan-

denen Aktien zum Betrage von 4½ Millionen Thaler aus dem Ertrage des Unternehmens vier Prozent Zinsen vorweg beziehen, im Uebrigen aber alle Rechte der anderen Aktien, mit Ausschluß des Stimmrechts in den General-Versammlungen, genießen und insbesondere auch an dem Rein-Ertrage, welcher über vier Prozent des gesammten Aktienkapitals von 5¾ Millionen Thaler hinaus aufkommt, gleichmäßig Antheil nehmen;

2) die Prioritätsaktien sollen den nach dem Privilegium vom 8. September 1843 unter Zinsengarantie des Staates emittirten Obligationen, unbeschadet der Rechte der Inhaber dieser Obligationen, in der Priorität in sofern gleichstehen, als es sich um Berechnung und Gewährung der vom Staate zur Verzinsung der gedachten Obligationen etwa zu leistenden Zuschüsse handelt, dergestalt, daß bei Berechnung dieser Zuschüsse der Ertrag des Unternehmens, nach Abzug der zur Verzinsung und Tilgung der ersten Anleihe von 2½ Millionen Thaler erforderlichen Summe, pro rata
   a. auf die nach dem Privilegium vom 8. September 1843 emittirten Obligationen Behufs der vorschriftsmäßigen Verzinsung und Tilgung derselben, und
   b. auf die zu emittirenden Prioritätsaktien Behufs Gewährung von vier Prozent Zinsen vertheilt wird, und die hierbei zur Verzinsung der oben erwähnten Obligationen sich als erforderlich ergebenden Zuschüsse in Folge der für diese Obligationen bewilligten Zinsengarantie vom Staate gewährt werden."

Sodann wurde der General-Versammlung die durch Annahme des vorstehenden Beschlusses nothwendig werdende Abänderung der §§. 13 und 19 des Statuts im Entwurfe vorgelegt. Dieser lautet:

„§. 13. Das Grundkapital der Gesellschaft ist festgesetzt auf fünf und drei Viertel Millionen Thaler, zerfallend in:

a) Achtzehntausend Aktien, jede von zweihundert funfzig Thaler, auf den Inhaber lautend, im Gesammtbetrage von 4½ Millionen Thaler;

b) Fünftausend Aktien (Prioritätsaktien), jede von zweihundert funfzig Thaler, auf den Inhaber lautend, im Gesammtbetrage von Einer und einer Viertelmillion Thaler.

Diese fünftausend Aktien beziehen gemäß §. 19 prioritätisch aus dem Ertrage des Unternehmens vier Prozent Zinsen und genießen im Uebrigen alle Rechte der anderen Aktien, mit Ausschluß des Stimmrechts in den General-Versammlungen.

§. 19. Zusatz zu der in der General-Versammlung vom 13. Mai beschlossenen abgeänderten Fassung.

Die im §. 13 bezeichneten fünftausend Prioritätsaktien beziehen prioritätisch vor den anderen Aktien aus dem Ertrage vier Prozent und nehmen, nachdem die übrigen Aktionäre gleichfalls vier Prozent von ihrem Kapitale bezogen haben, an dem Theile des Rein-Ertrages, welcher über vier Prozent des gesammten Aktienkapitals von fünf und drei Viertelmillionen Thaler hinaus aufkommt, mit den anderen Aktien gleichmäßig Theil."

Nachdem wir nun im Vorstehenden das Wichtigste aus der Geschichte dieser Bahn besprochen haben, geben wir noch zum Schlusse über die Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken, so wie über den jetzigen Stand des Unternehmens, das Folgende.

Die Bahn wurde dem Verkehre eröffnet:

von Köln bis Müngersdorf am 2. August 1839;
" " " Löwenich im Juli 1840;
" " " Aachen am 6. September 1841;
" " " zur belgischen Grenze, zum Anschluß an die bis dahin geführten belgischen Eisenbahnen, am 15. Oktbr. 1843.

Die der Ausführung der Bahnhofs-Anlage vom Sicherheitshafen bis zum Freihafen in Köln bisher noch entgegen gewesenen Hindernisse sind aus dem Wege geräumt, die Pläne Seitens des Finanz- und Kriegs-Ministeriums genehmigt, und der Vertrag mit der Stadt Köln auf eine für die Gesellschaft vortheilhafte Weise geregelt. Es wird daher, außer den durch Errichtung einer provisorischen Pferdebahn Statt findenden bedeutenden Erdanschüttungen, noch im Laufe des Sommers 1844 Hand an die Haupt-Bauwerke, als: Abbruch und Herstellung des Kuniberts-Kavaliers, der Futtermauer am Sicherheitshafen u. s. w., gelegt werden.

b. Richtung und Länge der Bahn, Bahnhöfe, so wie Ueberblick der Belgischen Eisenbahnen als Fortsetzung der Rheinischen Eisenbahn bis zur Nordsee.

Der jetzige Bahnhof liegt im Norden der Stadt Köln am Sicherheitshafen, wird aber jedenfalls durch eine Eisenbahn mit dem Bahnhofe, welcher im Mittelpunkt von Köln am Freihafen angelegt wird, verbunden werden. Die Bahn, bei Müngersdorf im Einschnitte den Rand eines alten Rheinufers kreuzend, hält von Köln bis Königsdorf sich in der Nähe der Straße nach Bergheim, geht dann mittelst eines Tunnels unter dem Bergrücken durch, welcher die Grenze des Erftthals macht, überschreitet die Erft und weiterhin bei Düren die Roer, zieht sich in der Richtung von Eschweiler neben der Chaussee bis zum Inde-Flusse hin, geht über denselben, nachdem sie ihn eine Strecke begleitet und den Tunnel bei Eschweiler-Pumpe passirt ist, berührt dann einen dritten Tunnel bei Nirm und gelangt so nach Burtscheid und Aachen.

Die nach Eupen führende Chaussee zur Linken lassend, trifft die Eisenbahn abermals zwei Tunnel in der Wasserscheide zwischen Maas und Rhein und erreicht über Astenet bei Herbesthal die Grenze, wo sie sich an die Belgische Eisenbahn, welche bis Lüttich weiter führt, anschließt.

Die Länge der Hauptbahn bis zur belgischen Grenze beträgt 11,59 Meilen. Zweigbahnen sind einstweilen noch nicht vorhanden; eine wahrscheinlich in Zukunft zu erbauende wird von Aachen nach Eupen führen.

Die Bahn von Aachen nach Mastricht, deren Bau bevorsteht, würde theilweise als Zweigbahn zu betrachten sein.

Bahnhöfe sind zu Köln bis

Groß-Königsdorf . . . . . . . . 2 Meilen

| | | |
|---|---|---|
| Horrem . . . . . . . . . . . . | 3 | Meilen |
| Buer . . . . . . . . . . . . . | 4,5 | „ |
| Düren . . . . . . . . . . . . | 5,3 | „ |
| Langerwehe . . . . . . . . . . | 6,2 | „ |
| Eschweiler . . . . . . . . . . | 7,1 | „ |
| Stolberg . . . . . . . . . . . | 7,6 | „ |
| Aachen . . . . . . . . . . . . | 9,4 | „ |
| Herbesthal . . . . . . . . . . | 11,6 | „ |

Von Herbesthal führt die Bahn auf belgischem Gebiete bei Dolhain in das Vesdrethal, folgt alsdann dem Vesdreflusse, bis dieser sich unweit Lüttich in die Maas ergießt, auf diesem Wege Limburg, Verviers, Pepinster, Chaudfontaine und Angleur, wo die Bahn die Ourthe übersetzt, berührend. Die vielfachen Krümmungen des Vesdrethales mit seinen oft steilen Bergwänden haben zur Erlangung möglichst gerader Linien 18 Tunnel und 25 Viadukte, unter welchen der sehr starke Verkehr der Limburger Straße ungestört hindurchgeht, nothwendig gemacht. Dieses schöne Thal, dessen üppig belaubten Bergwände mit Grauwacken- und Thonschiefer-Felsen malerisch geschmückt sind, ist durch zahlreiche Niederlassungen der belgischen Industrie belebt; Fabriken aller Art, prächtige Landhäuser und schöne Gartenanlagen mit freundlichen Lusthäuschen, bieten eben so mannigfache als schöne Ansichten dar. Bei der Durchfahrt durch die vielen Tunnel versetzt den Reisenden der schnelle Wechsel der Bilder gewissermaßen in eine Zauberei.

Die Brücke über die Maas mußte zur Gewinnung von Länge, wegen der Ansteigung bei Ans in einiger Entfernung oberhalb Lüttich, bei dem Ausgange des Ourthe- und Vesdrethales angelegt werden.

Von Lüttich, welches als der Endpunkt der Rheinisch-Belgischen Eisenbahn angesehen wird, läuft die fernere Fortsetzung der Bahn über Ferhe, Varenne, Landen (Zweigbahn nach St. Trond), Tirlemont, Louvain, Wespelaer, Hächt nach Mecheln, dem Knotenpunkte des ganzen belgischen Eisenbahnnetzes, indem außer der von Lüttich kommenden Eisenbahn noch 3 andere von hier ausgehen. Der nördliche Arm endet in Antwerpen, nachdem er bei Duffel und Contich vorübergegangen ist. Der westliche Hauptzweig läuft über Londerzente, Dendermonde, Wetteren, Gent und Brügge nach Ostende, und sendet von Gent aus eine Zweigbahn ab, welche sich hinter Courtray an der französischen Grenze in zwei Arme theilt, von denen der eine in Lille, der andere in Tournay endigt. Der südliche Zweig des belgischen Eisenbahnnetzes geht über Brüssel, Braine, Soignies, Mons nach Valenciennes, und steht von Braine aus durch eine Eisenbahn, welche auf ihrem Wege Marchiennes und Charleroi berührt, mit Namur in Verbindung.

Jedenfalls stehen den letzteren Eisenbahnen in der Zukunft noch Verlängerungen nach Frankreich bevor.

Die ganze Länge der Bahn vom Rhein bis zur Maas (Ans bei Lüttich bis Köln) beträgt 130204 Metres = 17,28 preuß. oder 17,57 deut-

sche Meilen; von diesen kommen auf belgisches Gebiet von Ans bis zur Grenze 5,98 deutsche Meilen, und auf deutsches Gebiet bis Köln 11,59 Meilen.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

Wie wir schon im geschichtlichen Theile der Rheinischen Eisenbahn gesehen haben, so hat der Kostenpunkt gerade bei dieser Bahn eine Hauptrolle gespielt, und schwerlich dürfte eine Eisenbahn aufgefunden werden, bei welcher eine so wesentliche Ueberschreitung des ersten Kostenanschlages, wie bei dieser, Statt gefunden hat.

Das Baukapital, welches im Jahre 1837 durch die Vereinigung der Rheinischen und Preußisch-Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft aufgebracht wurde, betrug 3 Millionen Thaler; daß dieses jedoch nicht hinreichen würde, war schon in der General-Versammlung am 16. Oktober desselben Jahres anerkannt, und wurde auch durch die im Jahre 1838 gefertigten Kostenanschläge bestätigt. Es waren nämlich auf der 18718¼ Ruthen oder 9,36 Meilen langen Strecke von Köln bis Aachen veranschlagt, für:

| | | Thlr. | Sgr. | Pf. |
|---|---|---|---|---|
| I. | Erdarbeiten | 563599 | 26 | — |
| II. | Befestigung der Böschungen und Gräben | 32340 | 11 | — |
| III. | Brücken, Brückenthore, Viadukte und Durchlässe | 407457 | 6 | 6 |
| IV. | Tunnel bei Königsdorf und Norm | 459323 | 23 | 7 |
| V. | Schienen und Fundamentirung | 750151 | 21 | 6 |
| VI. | Einfriedigung und Schutz der Bahn | 39387 | 27 | 6 |
| VII. | Abtheilungszeichen | 1469 | 28 | — |
| VIII. | Grund-Entschädigung | 289870 | 8 | — |
| IX. | Aufsichtskosten | 56045 | — | — |
| X. | Insgemein | 138124 | 29 | 7 |
| | Zusammen | 2,737771 | 1 | 8 |
| | Hierzu kamen für die im Wesentlichen festgestellte Linie von Aachen bis zur belgischen Grenze nach den Ueberschlägen | 962000 | — | — |
| | Die Stationsplätze, der Bau der Eisenbahn innerhalb der Stadt Köln und die Zinsen während der Bauzeit waren überschläglich angenommen zu | 800000 | — | — |
| | Die Kosten der ganzen Bahn stellten sich also hiernach auf | 4,499771 | 1 | 8 |

oder in runder Summe auf 4½ Millionen Thaler. Die an dieser Kostensumme fehlenden 1½ Million Thaler wurden durch 6000 Aktien beschafft, welche, wie wir im geschichtlichen Theile der Bahn gesehen haben, von 3 Kölner Banquierhäusern: J. D. Herstatt, S. Oppenheim jun. u. Komp. und J. H. Stein mit einem Agio von 5 Prozent übernommen wurden, wodurch der Gesellschaft ein Gewinn von 75000 Thlr. erwuchs.

Im Protokolle der General-Versammlung vom 11. Mai 1838 wurde in Bezug auf den Kostenanschlag angeführt, daß die bis dahin geschlossenen Verträge über Lieferungen und über Leistungen von Arbeiten meistens nicht unbeträchtlich unter den Anschlagskosten blieben, weshalb bei mehreren Posi-

tionen der Veranschlagungen erhebliche Summen würden erspart werden. Bald zeigte sich jedoch in dieser Hinsicht ein ganz anderes Resultat, denn schon in der General-Versammlung am 15. Mai 1840 mußte den Aktionären mitgetheilt werden, daß das Aktienkapital von 4½ Millionen Thaler zu seiner ursprünglichen Bestimmung, dem Ausbau der Bahn, nicht reichen werde, indem die Kostenbedürfnisse, wie folgt, sich herausstellten:

A. Baukosten.

| | Thlr. | Sgr. | Pf. |
|---|---|---|---|
| 1) Für die Strecke von Köln bis Aachen: | | | |
| a. wirft der Kostenanschlag vom 31. März 1838 aus | 2,737771 | 1 | 8 |
| b. sind Mehrkosten ermittelt . . . . . . . . . | 860148 | — | — |
| 2) Für die Strecke von Aachen bis zur belgischen Grenze, laut Kostenanschlag . . . . . . . . . . . . . | 1,257309 | 9 | 11 |
| Summa der Kosten des Bahnbaues | 4,855228 | 11 | 7 |
| Dazu die Kosten: | | | |
| für sämmtliche Stationsanlagen . . . . . . . . . . | 412000 | — | — |
| für die Bahnverlängerung zur Kommunikation vom Sicherheitshafen bis zur Ausmündung in den Freihafen | 80000 | — | — |
| Ueberhaupt Baukosten | 5,347228 | 11 | 7 |

B. Alle übrigen Kosten.

| | Thlr. | Sgr. | Pf. |
|---|---|---|---|
| Für Verwaltung, technische Vorarbeiten, Errichtung, so wie für Unterhaltung der fertigen Bahnstrecken: | | | |
| a. wirkliche Ausgaben pro 1837—39 . . . . . | 99030 | — | — |
| b. muthmaßliche Ausgaben pro 1840, 41 und 42 . | 100000 | — | — |
| Zinsen des Anlagekapitals während der Baujahre . . . | 500000 | — | — |
| Anschaffungen des Inventars für den Bahnbetrieb . . | 528741 | 18 | 5 |
| Summa aller Ausgaben | 6,575000 | — | — |
| Disponibel sind: | | | |
| von 18000 Aktien à 250 Thlr. . . . . 4,500000 Thlr. | | | |
| 5 Prozent Agio von 6000 Aktien . . . 75000 „ | | | |
| in Summa | 4,575000 | — | — |
| Bleiben für die Anleihe | 2,000000 | — | — |

In Bezug auf diese Ueberschreitung der Kostenanschläge wurde im Verwaltungsberichte Nachstehendes angeführt:

„Allerdings erscheinen bei mehreren Positionen des Kosten-Voranschlages Ueberschreitungen der ursprünglich veranschlagten Baukosten, welche, so gewissenhaft auch darnach verfahren worden, doch verschiedentlich mit den darin ausgeworfenen Beträgen nicht zureichen konnten, um die wirklich erforderlichen Ausgaben zu decken.

Dieses findet namentlich bei den Tunnelbauten Statt, wo zur Zeit der Bauanschläge zum Theil unbekannte Verhältnisse obwalteten. Größtentheils rühren die Ueberschreitungen aber auch von der zahlreichen Ausführung von Brücken und Durchlässen her, welche in Folge von Anordnungen der königlichen Behörden, oder der Einigung mit Korporationen und Privaten wegen

Herstellung unterbrochener Kommunikationen, über die Kostenanschläge hinaus aufgeführt werden mußten; ferner von der sorgfältigsten Fundamentirung der Roerbrücke, eines unserer bedeutendsten und wichtigsten Bauwerke.

An jenen Bauwerken werden, nach Abrechnung von drei Brückthoren und einem Kanal, die zwar veranschlagt, aber nicht zur Ausführung kommen, auf der ganzen Strecke von 9¼ Meilen zwischen Köln und Aachen 21 mehr gebaut, als ursprünglich nach der Veranschlagung ausgeführt werden sollten.

Eine anderweite nicht unbedeutende Ueberschreitung der Kostenanschläge wurde durch die mit den Erdarbeiten für die einfache auf vielen einzelnen Strecken, wo es zweckmäßig erschien, die Arbeiten rasch voranschreiten zu lassen, gleichzeitig ausgeführte Erdanschüttung und Abräumung für die zweite oder Doppelbahn verursacht, wofür auf mehreren Strecken in der Nähe der Stationen auch die Schienen-Fundamentirung und Legung erfolgt ist, um den Bewegungen der Lokomotive mehr und gefahrlosen Spielraum zu verschaffen. Alle Kosten, welche durch diese Arbeiten und Anschaffungen erfolgten, reichen selbstredend über die bekannten Bau-Voranschläge hinaus.

Noch eine Abweichung von den ersten Voranschlägen beruht in der Ausführung des auf 50 Ruthen Länge gegenwärtig schon halb vollendeten Ichenberger Tunnelbaues bei Eschweiler, wodurch die Baukosten jedoch nicht überschritten worden, da dieser Bau statt eines 60 Fuß tiefen Einschnitts im Felsen vorgezogen werden mußte. Es treten im Gegentheil dadurch Ersparnisse bei der Terrain-Erwerbung ein.

Aber auch bei anderen Gegenständen von Lieferungen und Leistungen sind nicht unbedeutende Ersparungen eingetreten, wie namentlich bei Querschwellen, eisernen Schienen, Stühlchen und Stuhlnägeln, bei den Brückenbauten der dritten und bei den Erdarbeiten der vierten Sektion. Allein diese Ersparungen wiegen bei weitem die zur Vollendung der Bahnanlage zwischen Köln und Aachen, insbesondere für die Tunnel, noch erforderlichen Summe nicht auf."

Aus dem Vorstehenden geht also hervor, daß namentlich die Tunnelbauten zur Ueberschreitung des Kostenanschlages wesentlich beitrugen. Vor dem Beginn der Arbeiten der Rheinischen Bahn kannte man nur die Kosten der englischen Eisenbahn-Tunnel unter verschiedenen Terrain-Verhältnissen, indem in Deutschland kein Werk dieser Art aufgeführt war. Man glaubte in Deutschland wohlfeiler bauen zu können, der geringeren Löhne und des wohlfeileren Preises der Materialien wegen; es war indessen nicht bedacht, daß der kurze Termin, in welchem man die Beendigung dieser riesenhaften Bauten bewerkstelligen wollte, die Heranziehung sehr vieler Arbeiter einer besonders privilegirten Klasse, der Bergleute, erforderte, welche in dieser Zeit industrieller Unternehmungen von allen Seiten gesucht wurden. Die Arbeitslöhne dieser Klasse von Arbeitern stiegen daher durch die vermehrte Nachfrage um das Doppelte, wozu außerdem noch der durch den Bedarf großer Quantitäten erhöhte Preis der Baumaterialien trat. Ferner war das Terrain, durch welches in der Rheinischen Eisenbahnlinie getunnelt werden mußte, dem Baue sehr ungünstig, so daß alle diese Umstände zusammengenommen eine Erhöhung der Kosten gegen den Anschlag nothwendig herbeiführen mußten.

Bis zu der am 31. Mai 1842 gehaltenen General-Versammlung betrugen die wirklichen Kosten im Ganzen 6,598854 Thlr. 25 Sgr. 3 Pf., weshalb das bis dahin auf 7,000000 Thlr. angewachsene Kapital zur völligen Fertigstellung der ganzen Bahn mit allen Stationseinrichtungen und mit Doppelgeleise nicht ausreichte. Es wurde daher, wie wir im geschichtlichen Theile gezeigt haben, der Beschluß gefaßt, um diese Ausgaben zu decken, noch ein Kapital von 2¼ Millionen aufzunehmen, wozu, nach dem Beschlusse der General-Versammlung vom 19. August 1844, noch ¼ Million Thaler zur Vervollständigung des Betriebsmaterials treten wird.

Das ganze, zur völligen Herstellung der Bahn mit Doppelgeleise und Verlängerung bis zum Bahnhofe am Freihafen zu Köln erforderliche Aktienkapital wird sich daher auf 9,500000 Thlr. belaufen, wonach sich die Kosten pro Meile durchschnittlich auf 811044 Thlr. stellen werden.

Zum Schlusse geben wir noch eine Zusammenstellung der Einnahmen und Ausgaben für die allgemeine Verwaltung, den Bau und das Betriebs-Inventar in den verschiedenen Jahren von 1837 bis Ende 1843, woraus man am leichtesten die Zunahme der Ausgaben von Jahr zu Jahr ersehen kann.

| | Im | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1837. | | | 1838. | | | 1839. | | |
| | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. |
| **Einnahme.** | | | | | | | | | |
| I. Aktien-Einzahlungen. | | | | | | | | | |
| Einzahlung auf 18000 Aktien à 250 Thlr. | 299525 | — | — | 602975 | — | — | 1,134675 | — | — |
| Agio-Gewinn auf 6000 Aktien zweiter Emission | — | — | — | 75000 | — | — | — | — | — |
| Summa I. Aktien-Einzahlungen | 299525 | — | — | 677975 | — | — | 1,134675 | — | — |
| II. Von Anleihen. | | | | | | | | | |
| Für verkaufte 4prozentige privilegirte Obligationen | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Für verkaufte 3½prozentige privilegirte Obligationen | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Summa II. Anleihen | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| III. Pachterträge | — | — | — | 463 | 15 | — | — | — | — |
| IV. Aus dem Verkaufe von Grundstücken | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| V. An extraordinären Einnahmen | 40 | — | — | 4 | 6 | — | — | — | — |
| VI. „ Wechsel-Diskonto | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| VII. „ zurückerstatteten Posten | — | — | — | 459 | 25 | — | 1374 | 29 | 5 |
| VIII. „ empfangenen Vorschüssen von Banquiers | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| IX. „ rückständigen Zins-Koupons | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| X. „ hinterlegten Depositen und Kautionen | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| XI. Vom Bahnbetrieb | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Summa aller Einnahmen | 299565 | — | — | 678902 | 16 | — | 1,136049 | 29 | 5 |
| **Ausgabe.** | | | | | | | | | |
| I. Allgemeine Verwaltung und Baurechnung. | | | | | | | | | |
| 1) Errichtungskosten | 18580 | 29 | 6 | — | — | — | — | — | — |
| 2) Technische Vorarbeiten, Instrumente und Geräthe | 7892 | 24 | — | 2785 | 2 | 11 | 160 | — | — |
| 3) Allgemeine Verwaltungskosten | 8257 | 25 | 3 | 26207 | 10 | 6 | 32668 | 8 | 1 |
| 4) Baurechnung | 3933 | 25 | — | 628257 | 11 | 4 | 1,347626 | 22 | 3 |
| 5) Interessen | 123 | 20 | — | 6537 | 9 | 10 | 52945 | 23 | 11 |
| 6) Steuern und Assekuranz | 3 | 12 | 3 | 62 | 11 | 6 | 236 | 18 | 2 |
| 7) Vorschüsse und Konto-Zahlungen, welche beim Jahresschlusse noch nicht definitiv verrechnet werden konnten | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 8) Bahnbetriebs-Einrichtung, Bahnunterhaltung und Bahnbetrieb | — | — | — | 42953 | 27 | 10 | 8335 | 16 | 8 |
| Summa I | 38792 | 16 | — | 706803 | 13 | 11 | 1,441972 | 29 | 1 |

| Jahre | | | | | | | | | | | | Ueberhaupt bis Ende 1843. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1840. | | | 1841. | | | 1842. | | | 1843. | | | | | |
| Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. |
| 2,090225 | — | — | 372500 | — | — | 100 | — | — | — | — | — | 4,500000 | — | — |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 75000 | — | — |
| 2,090225 | — | — | 372500 | — | — | 100 | — | — | — | — | — | 4,575000 | — | — |
| 250000 | — | — | 925500 | — | — | 1,210000 | — | — | 114500 | — | — | 2,500000 | — | — |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | 600000 | — | — | 600000 | — | — |
| 250000 | — | — | 925500 | — | — | 1,210000 | — | — | 714500 | — | — | 3,100000 | — | — |
| 1985 | — | 4 | 1068 | 25 | 10 | 1561 | 3 | 8 | 2546 | 10 | 4 | 7624 | 25 | 2 |
| — | — | — | 66908 | 12 | — | 381 | 2 | 6 | 3525 | 16 | 9 | 70815 | 1 | 3 |
| 1488 | 12 | — | 6675 | 26 | 4 | 11084 | 5 | — | 5188 | 19 | 1 | 24481 | 8 | 5 |
| 639 | 2 | — | 1051 | 15 | 6 | — | — | — | — | — | — | 1690 | 17 | 6 |
| 242 | 29 | — | 1375 | 29 | — | 88 | 19 | — | 96 | 2 | 11 | 3638 | 14 | 4 |
| 28589 | 19 | — | 685645 | 25 | 8 | 504969 | 25 | 10 | 218921 | 2 | — | 218921 | 2 | — |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1907 | 15 | — | 1907 | 15 | — |
| 6337 | 11 | — | 6578 | 12 | 2 | 8262 | 15 | 11 | 8869 | 20 | 5 | 8869 | 20 | 5 |
| — | — | — | — | — | — | 123119 | — | 7 | 165003 | 13 | 4 | 288122 | 13 | 11 |
| 2,379507 | 13 | 4 | 2,139756 | 26 | 6 | 2,005812 | 28 | 11 | 1,120558 | 9 | 10 | 8,301070 | 28 | — |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 18580 | 29 | 6 |
| — | — | — | — | — | — | 4 | 20 | — | — | — | — | 10842 | 16 | 11 |
| 29038 | 9 | 2 | 29569 | 5 | 10 | 34394 | 3 | 1 | 49993 | 14 | 4 | 210339 | 26 | 3 |
| 1,506745 | 6 | — | 1,981795 | 16 | 1 | 648913 | 25 | 9 | 364432 | 11 | 2 | 6,487584 | 6 | 9 |
| 75647 | 20 | 1 | 358725 | 28 | 10 | 287422 | 5 | 6 | 112192 | 20 | 2 | 893447 | 4 | 6 |
| 503 | 24 | — | 635 | 20 | 10 | 830 | 21 | 8 | 1864 | 10 | 5 | 4136 | 28 | 10 |
| 591216 | 27 | 5 | 138354 | 15 | — | 170755 | 5 | 2 | 117011 | 3 | 8 | 117011 | 3 | 8 |
| 11523 | 28 | 5 | 278746 | 2 | — | 309685 | 6 | 11 | — | — | — | — | — | — |
| 2,214675 | 25 | 1 | 2,787826 | 28 | 7 | 1,452005 | 28 | 1 | 645493 | 29 | 9 | 7,741942 | 26 | 5 |

| | Im | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1837. | | | 1838. | | | 1839. | | |
| | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. |
| **II. Betriebs-Inventarium.** | | | | | | | | | |
| 1) 14 Lokomotive nebst Tender und allem Zubehör . . . . . . . . | — | — | — | | | | | | |
| 2) 310 Wagen, nämlich 54 Personenwagen, 200 Güterwagen aller Art, 30 Equipagewagen, 18 Viehwagen, 3 Pferdetransport- und 5 Dienst- und Hülfswagen . . . . . . | — | — | — | | | | Unter 9) Bahn- | | |
| 3) Ausstattung der Werkstätten, Reservestücke u. s. w. . . . . . . | — | — | — | | | | | | |
| Summa II | — | — | — | | | | | | |
| Dazu Summa I | 38792 | 16 | — | 706803 | 13 | 11 | 1,441972 | 29 | 1 |
| Summa aller Ausgaben | 38792 | 16 | — | 706803 | 13 | 11 | 1,441972 | 29 | 1 |
| * Die Baurechnung zerfällt in folgende Ausgabetitel: | | | | | | | | | |
| I. Erste Bausektion (zwischen Rhein und Erft) exkl. Stationen und Tunnel . . . . . . . . . . | — | — | — | 173458 | 9 | — | 171512 | 10 | 11 |
| II. Zweite Bausektion (zwischen Erft und Roer) exkl. Stationen und Tunnel . . . . . . . . . . | — | — | — | 28256 | 27 | 1 | 72241 | 16 | 5 |
| III. Dritte Bausektion (zwischen Roer und Inde) exkl. Stationen und Tunnel . . . . . . . . . . | — | — | — | 22067 | 25 | 7 | 234739 | 27 | 2 |
| IV. Vierte Bausektion Lit. A. (zwischen Inde und Aachen) exkl. Stationen und Tunnel . . . | — | — | — | 77891 | 4 | 4 | 155643 | 16 | 11 |
| V. Vierte Bausektion Lit. B. (zwischen Aachen und der belgischen Grenze) exkl. Stationen und Tunnel . . . . . . . . . . | — | — | — | 9764 | 23 | 10 | 25171 | 15 | 11 |
| VI. Königsdorfer Tunnel . . . . . | — | — | — | 60174 | 2 | 9 | 299456 | 11 | 1 |
| VII. Nirmer Tunnel . . . . . . . | — | — | — | 20341 | 23 | 10 | 140851 | 9 | 8 |
| VIII. Aachener Tunnel . . . . . . | — | — | — | 14294 | 20 | 11 | 54850 | 16 | 6 |
| IX. Sämmtliche Stationen . . . . | — | — | — | 21561 | 27 | 7 | 53691 | 22 | 2 |
| X. Geneigte Ebene u. Station Ronheide . . . . . . . . . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| XI. Grund-Erwerb im Allgemeinen | 3933 | 25 | — | 198210 | 26 | 5 | 135690 | 20 | 5 |
| XII. Bahnwärterhäuser . . . . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| XIII. Coaksöfen zu Eschweiler . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| XIV. Höhere technische Leitung u. Baurevision . . . . . . . . . . | — | — | — | 2235 | — | — | 3777 | 5 | 1 |
| XV. Bahnunterhaltung während des Baues . . . . . . . . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Summa der Bau-Ausgaben | 3933 | 25 | — | 628257 | 11 | 4 | 1,347626 | 22 | 3 |

Digitized by Google

| Jahre | | | | | | | | | | | | Ueberhaupt bis Ende 1843. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1840. | | | 1841. | | | 1842. | | | 1843. | | | | | |
| Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. |
| | | | | | | | | | 29085 | 3 | 11 | 214124 | 15 | 7 |
| betriebs-Einrichtung u. s. w. aufgeführt. | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | 97279 | 7 | 8 | 314296 | 3 | 4 |
| | | | | | | | | | 6959 | 29 | 10 | 30707 | 12 | 8 |
| | | | | | | | | | 133324 | 11 | 5 | 559128 | 1 | 7 |
| 2,214675 | 25 | 1 | 2,787826 | 28 | 7 | 1,452005 | 28 | 1 | 645493 | 29 | 9 | 7,741942 | 26 | 5 |
| 2,214675 | 25 | 1 | 2,787826 | 28 | 7 | 1,452005 | 28 | 1 | 778818 | 11 | 2 | 8,301070 | 28 | — |
| 129099 | 13 | 3 | 269808 | 25 | 8 | 49416 | 20 | 8 | 2783 | 24 | — | 796079 | 13 | 6 |
| 167083 | 16 | 6 | 149818 | 4 | 4 | 19290 | 24 | 11 | 3224 | 5 | 4 | 439915 | 4 | 7 |
| 228457 | 8 | 9 | 409195 | 16 | — | 50692 | 23 | 7 | 7494 | 15 | 11 | 952647 | 27 | — |
| 129068 | 17 | 4 | 72780 | 27 | 5 | 23520 | 9 | 10 | 2977 | 15 | 2 | 461882 | 1 | — |
| 37277 | 16 | 6 | 397290 | 27 | 3 | 289154 | 17 | 5 | 142110 | 11 | 11 | 900769 | 22 | 10 |
| 351935 | 5 | 11 | 91129 | 10 | 11 | 2198 | 8 | 7 | 3097 | 29 | 2 | 807991 | 8 | 5 |
| 201621 | 9 | 2 | 92086 | 7 | 8 | 1222 | 20 | 6 | — | — | — | 456123 | 10 | 10 |
| 98165 | 8 | 1 | 158363 | 9 | 9 | 29407 | 26 | 9 | 8828 | 24 | 8 | 363910 | 16 | 8 |
| 45566 | 14 | 5 | 215141 | 1 | 5 | 89725 | 4 | — | 53566 | 14 | 4 | 479252 | 23 | 11 |
| — | — | — | — | — | — | 21262 | 3 | 8 | 100664 | 1 | 7 | 121926 | 5 | 3 |
| 114019 | 29 | — | 90855 | 12 | 7 | 48040 | 16 | 5 | 33111 | 13 | 7 | 623862 | 23 | 5 |
| — | — | — | 15901 | 6 | 5 | 9292 | 19 | 11 | 2690 | 17 | 4 | 27884 | 13 | 8 |
| — | — | — | — | — | — | 10146 | 27 | 9 | — | — | — | 10146 | 27 | 9 |
| 4450 | 17 | 1 | 4363 | 13 | 9 | 5542 | 11 | 9 | 3882 | 18 | 2 | 24251 | 5 | 10 |
| — | — | — | 15061 | 2 | 11 | — | — | — | — | — | — | 20940 | 12 | 1 |
| 1,506745 | 6 | — | 1,981795 | 16 | 1 | 648913 | 25 | 9 | 364432 | 11 | 2 | 6,487584 | 6 | 9 |

Hinsichtlich der Kosten einzelner Gegenstände ist zu bemerken:

Auf der Strecke bis Aachen sind überhaupt 1220 Morgen, und von da bis zur belgischen Grenze 344 Morgen Land benutzt worden; der Gesammt-Flächeninhalt, welcher demnach erworben wurde und zum Theil noch entschädigt werden muß, beträgt deshalb . . . . . . . . . . 1564 Morgen
wovon wieder abgetreten werden können und zum Theil schon wieder abgegeben sind . . . . . . . . . . . . . . . . 510 „

Von den übrigen . . . . . . . . . . . . . . . . . 1054 Morgen
fallen etwa

837 Morgen auf den Bahnkörper selbst, inkl. Bahnwärterhäuser,
102 „ auf Stationsanlagen,
115 „ zur Ausbeutung und Anschüttung von Erdmassen, zu Ziegeleien, interimistischen Baustellen u. s. w.

Für die ganze Grund-Erwerbung wurden bis Ende 1843 verausgabt 623862 Thlr. 23 Sgr. 5 Pf.
wovon in Abzug für wiederverkaufte Grundstücke kommen . . . . . . . . . . . . . 70815 „ 1 „ 3 „
Bleibt Ausgabe auf diesem Titel 553047 Thlr. 22 Sgr. 2 Pf.

Die Zahl der zu bewegenden Schachtruthen Erde betrug 940820, wie aus nachstehender Uebersicht erhellt:

Von den anschlagsmäßig überhaupt auszuführenden Erdarbeiten

| fallen in Bausektion | auf die Länge der Bahn von Ruthen | in der Gegend | | zu bewegende Erdmassen. Schachtruthen. |
|---|---|---|---|---|
| | | von | bis | |
| I. | 5828½ | Köln | an d. Erft bei Sehnrath | 306000 |
| II. | 4955¾ | der Erft | an die Roer bei Düren | 118000 |
| III. | 5193 | der Roer | an die Inde | 183933 |
| IV a. | 2591⅓ | der Inde | Aachen | 95342 |
| IV b. | 3872⅔ | Aachen | an die belgische Grenze | 237545 |
| Summa | 22441¼ | | | 940820 |

So weit sich aus den vorliegenden Notizen beurtheilen läßt, ist der Durchschnitts-Akkordpreis für eine Schachtruthe 20 bis 25 Sgr. gewesen;

die Akkord-Arbeiter haben in der Regel im Sommer 25 bis 30 Sgr. täglich verdient;

für Tagelohn-Arbeiter wurden gewöhnlich 12 Sgr. bezahlt.

Die eichenen Querschwellen, durchschnittlich 8 Fuß lang, 10—12 Zoll breit, 5—6 Zoll hoch, kosten pro Stück 1 Thlr. 7 Sgr. bis 1½ Thlr.

Die Schienen (deren Schwere zu 16⅔ Pfund auf den Fuß angenommen ist) sind zum Theil in der preußischen Rheinprovinz verfertigt und zu 51 Thlr. die 1000 Pfd. franco Baustelle angekauft, zum Theil in England die Ton zu 10½ Pfd. Sterl.

Die Schienenstühle kosten frei zur Baustelle pro 1000 Pfund etwa 34½ Thaler.

In Hinsicht der 5,98 deutsche Meilen langen belgischen Strecke, von der Grenze bis Lüttich, wäre noch anzuführen, daß diese etwa 8,200000 Thlr. gekostet hat, wonach sich die Durchschnittskosten einer Meile auf circa 1,373000 Thaler stellen.

d. Steigungs-Verhältnisse.

Vom jetzigen Bahnhofe von Köln ist auf 1088 Ruthen Länge = $\frac{1}{2989}$ Steigung;

dann folgen 1630 Ruthen mit $\frac{1}{300}$,

und von Löwenich bis zum Tunnel bei Königsdorf $\frac{1}{250}$ oder $\frac{1}{260}$, weil sich die ursprüngliche Steigung wegen Höherlegen der Tunnelsohle vergrößert hat.

Der Tunnel selbst und ein Theil seines westlichen Einschnittes erhalten 582 Ruthen lang $\frac{1}{330}$.

Ferner:

zwischen Röttgen und Sehnrath 840 Ruthen mit $\frac{1}{260}$ fallend,

vor Sehnrath 250½ Ruthen horizontal,

bei Sehnrath 186 Ruthen mit $\frac{1}{300}$ ansteigend,

von hier aus immer steigend 1600 Ruthen mit $\frac{1}{300}$,

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1800 | " | " | $\frac{1}{360}$, | |
| 1000 | " | " | $\frac{1}{1800}$, | |
| 555,7 | " | " | $\frac{1}{2000}$ | bei Düren, |
| 500 | " | " | $\frac{1}{800}$ | bei Gürzenich, |
| 700 | " | " | $\frac{1}{3600}$ | bei Hörste und Dorn, |
| 1425 | " | " | $\frac{1}{300}$ | in der Gegend von Langerwehe, |
| 457 | " | " | $\frac{1}{300}$ | bei Bovenberg, |
| 2105,4 | " | " | $\frac{1}{200}$ | am Bovenberg bis zu der Kambacher Mühle, mit Einschluß des Tunnels durch den Ichenberg. |

Von der Kambacher Mühle bis zum Nirmer Tunnel $\frac{1}{300}$ auf 900 Rthn.,

ferner der Nirmer Tunnel und ein Stückchen Einschnitt $\frac{1}{400}$ auf 201⅓ Ruthen Länge.

Vom Nirmer Tunnel bis zur Krautmühle 1009⅔ Ruthen horizontal,

von der Krautmühle bis zum Viadukt bei Burtscheid $\frac{1}{1691}$ auf 358 Rthn.,

von da bis in die Station bei Aachen $\frac{1}{239}$ auf 157½ Ruthen,

und der Bahnhof bei Aachen, etwa 115 Ruthen lang, horizontal.

Aus dem Bahnhofe fällt die Bahn bis unter die Chaussee durch, welche auf dem westlicheren Theil oder der Altstadt nach Eupen führt, bis zum Fuß der geneigten Ebene mit $\frac{1}{467}$, worauf die 560 Ruthen lange geneigte Ebene mit $\frac{1}{35}$ bis zum Tunnel im Aachener Busch ansteigt. Der Eingang zum

Tunnel in östlicher Richtung liegt eine kurze Strecke horizontal, dann ist eine Steigung von $\frac{1}{330}$ auf 262 Fuß Länge.

Der Tunnel im Aachener Busch steigt mit seiner Sohle auf 182½ Ruthen Länge $\frac{1}{300}$, dann folgt eine Strecke horizontal, hierauf eine Steigung $\frac{1}{1200}$, worauf die Bahn bis zur Grenze horizontal verbleibt, so daß von der geneigten Ebene an bis zur belgischen Grenze der Dienst mit leichten Lokomotiven betrieben werden kann.

Von Lüttich bis zur preußischen Grenze sind auf 39260 Metres = 5,3 deutschen Meilen Länge 187 Metres = 595,8 rheinische Fuß Höhe zu ersteigen, welches ein gleichmäßiges Ansteigen von 1,198 gegeben haben würde; die Linie hat jedoch kein solches erhalten, sondern es ist dieselbe ziemlich parallel dem natürlichen Gefälle des Vesdrethales gelegt, und enthält 17 verschiedene Steigungen, von denen die am Anfang $\frac{1}{1000}$, die stärkste aber $\frac{1}{110}$ hat. In der ganzen Linie findet sich nur ein ganz kleines Horizontalstück für den Bahnhof bei Verviers von 828 rheinische Fuß Länge.

Die Höhen der Bahn vom Rhein bis zur Nordsee über dem Amsterdamer Pegel sind folgende:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| bei Köln . . . . . . . | 48,77 | Metres | = 155,4 | rheinische | Fuß, |
| der Rhein . . . . . . . | 37,47 | „ | = 119,4 | „ | „ |
| bei Aachen . . . . . . . | 185 | „ | = 589,4 | „ | „ |
| auf der Stromscheide des Rheins und der Maas . | 255 | „ | = 812,4 | „ | „ |
| bei Lüttich . . . . . . . | 68 | „ | = 216,6 | „ | „ |
| bei Ans . . . . . . . . | 177 | „ | = 563,9 | „ | „ |
| bei Mecheln . . . . . | 11 | „ | = 35,0 | „ | „ |
| bei Ostende . . . . . | 5 | „ | = 15,9 | „ | „ |

### e. Krümmungs-Verhältnisse.

Mit Ausnahme der starken Kurve von 100 Ruthen Halbmesser vor dem provisorischen Bahnhofe zu Köln, und der noch stärkeren von 48 Ruthen Halbmesser am Bahnhofe bei Aachen, sind die Radien der Bogen alle 300, 400 Ruthen und mehr, so daß in dieser Beziehung die Verhältnisse nicht ungünstig erscheinen.

### f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.

Da das eine hergestellte Geleise für das Bedürfniß nicht ausreicht, so wird jedenfalls nach den neuesten Beschlüssen das Planum für 2 Geleise 24 Fuß Breite erhalten. Ein großer Theil der Dämme hat jedoch diese normalmäßige Breite nicht, sondern ist vorläufig nur für ein Geleise erbaut, so daß die Legung des zweiten Geleises noch bedeutende Arbeit verursachen wird.

Der Oberbau besteht aus Stuhlschienen, welche mit hölzernen Keilen in den Stühlen befestigt sind. Diese letzteren ruhen auf eichenen Querschwellen und sind mit gußeisernen Nägeln befestigt. Da jedoch das Eichenholz zu schwer anzuschaffen war, so hat man auch Kiefern und andere Holzarten zu den Schwellen verwendet. Die Spurweite ist die in den preußischen Staa-

ten bestimmte von 4 Fuß $8\frac{1}{2}$ Zoll Englisch = 4 Fuß $6\frac{7}{8}$ Zoll Rheinisch. Das Gewicht der Schienen ist 17 Pfund pro laufenden Fuß oder 50—54 Pfund pro Yard, und das der Stühle 18—20 Pfund pro Stück. Die Schwellen liegen 3 Fuß von Mitte zu Mitte aus einander, und man hofft, daß die Schienen, in der Mitte dieser dreifüßigen Unterstützung mit einem Druck von sieben Tonnen oder 140 Ztr. Gewicht belastet, keine bleibende Einbiegung annehmen werden.

An bedeutenden Bauwerken ist die Bahn sehr reich, wie aus Nachstehendem hervorgeht.

Der Damm zwischen Löwenich und Königsdorf ist 30 Fuß hoch und gehört zwar nicht zu den höchsten, seiner bedeutenden Länge wegen aber zu den theuersten Dämmen der Bahn.

Der Bergrücken zwischen der Erft und dem Rheine mußte mit einem Tunnel durchfahren werden, welcher zu den größten bisher ausgeführten gehört. Er liegt zwischen Horrem und Königsdorf, und zwar 130 Fuß unter dem Gebirgskamme, ist 430 Ruthen lang, hat fünf ausgemauerte Luftschachte und gleiche Dimensionen mit sämmtlichen übrigen Tunnel der Bahn. Diese Abmessungen sind: ganze Höhe zwischen dem obern und untern Gewölbe 25 Fuß; über den Schienen 22 Fuß; größte Breite 24 Fuß; an der Sohle 22 Fuß. Durchgehends im Triebsande stehend, hat er sehr bedeutende Aufschnitte, von denen der nördliche 80—90 Fuß tief ist. Die Sohle mußte, gegen das anfängliche Projekt, 10 Fuß höher gelegt werden, um den Grundwassern und der Region des fließenden Sandes auszuweichen; wodurch zwar der Tunnel bedeutend billiger, der vorhin erwähnte Damm aber auch um so theurer geworden ist. Er kostet etwa 1878 Thlr. pro Ruthe = 156 Thlr. 15 Sgr. pro Fuß.

Der Druck des Erdreiches, aus reinem weißen Sande bestehend, war bei der Ausführung des Baues bedeutender als erwartet wurde, und hat deshalb, um das weite Tunnelprofil gefahrlos so lange zu unterstützen, bis die Ausmauerung erfolgen konnte, mehr Holz verwendet werden müssen, als man vor Beginn der Arbeit vermuthete. — Bei dem ersten Projekt wurde, selbst von Bergverständigen, die Ansicht verbreitet, daß die Durchführung eines Tunnels durch dieses Terrain eine Unmöglichkeit sei, und es war deshalb um so mehr nothwendig, ein ganz gefahrloses, freilich aber mehr Holz erforderndes System des Tunnelbaues anzuwenden, um diesen oft böswilligen Gerüchten keine Nahrung zu geben. Dennoch war es anfänglich sehr schwer, selbst für die doppelten der bisher üblichen Arbeitslöhne, Arbeiter zu bekommen, bis man erst nach und nach mehr Vertrauen gewann.

Die Brücke über die Roer bei Düren, welche in einem nicht hohen Damme liegt, hat 5 Bogen, 1 = 45 Fuß, 2 = 40 Fuß und 2 = 36 Fuß lichter Weite. Die Pfeiler sind 10 Fuß breit und $43\frac{1}{4}$ Fuß in der Stromrichtung lang; die ganze Brückenbreite ist $27\frac{1}{4}$ Fuß. Die Pfeiler sind von Quadern und die Gewölbe von Backsteinen erbaut.

Unter den vorhergehenden Brücken sind noch die Erftbrücken bei Hor-

rem, und unter den folgenden die Wehebrücke bei Langerwehe bemerkenswerth.

Hinter der Wehebrücke, nachdem die Bahn durch einen Einschnitt und über 2 Dämme gegangen ist, folgt alsdann in der Nähe von Eschweiler der sogenannte Ichenberger Tunnel von 50 Ruthen Länge. Er wurde nachträglich von der Direktion genehmigt statt eines 60 Fuß tiefen Felseneinschnittes und eines von den Grundeigenthümern verlangten Brückthores, und ist dadurch merkwürdig, daß er in einer Kurve liegt, deren Biegung dergestalt in einem Verhältniß zur Länge steht, daß man von der Mitte aus noch etwas von den beiden Oeffnungen sehen kann. Er steht in beinahe seigem geschichteten Schieferthon und Kohlensandstein, der hinreichend fest ist und nur beim Bau an der Decke gestützt zu werden brauchte. Er wurde zu einer Zeit begonnen, als man mit Tunnel-Arbeiten bereits gehörig vertraut war, und da er nur mit den übrigen größeren Tunnel gleichzeitig fertig zu werden brauchte, so konnte er langsam, nur an einem Orte, von einer Mündung aus betrieben und das gewonnene Erdreich auf einer provisorischen Eisenbahn aus dem Bau geschafft werden. Da außerdem die wenigen Maurermaterialien für diesen einen Ortsbetrieb leicht zu beschaffen und vorräthig zu halten, auch mit geringen Kosten an den Ort des Verbrauchs zu schaffen waren, so ist er der billigste der rheinischen Tunnel, denn die Ruthe kostet 870 Thlr. oder der Fuß 72½ Thlr. Dennoch ist der Voranschlag überschritten, wenn auch nicht viel. Es folgt nun der kleine Viadukt über das Thal der Inde am sogenannten Eschweiler Pümpchen. Derselbe ist 264 Fuß lang, 50 Fuß hoch und hat 3 Bogen à 39 Fuß Weite auf 8½ Fuß starken Pfeilern. Die als Widerlager dienenden, in den Damm einlaufenden Abtheilungen an den beiden Enden sind $2 \times 61 = 122$ Fuß lang.

Hinter dem Atscher Walde kommt alsdann der sogenannte Nirmer-Tunnel, auf der Höhe zwischen dem Wurm- und Indethale, von 190 Ruthen Länge mit 3 ausgemauerten Luftschachten. Es ist dies derjenige, welcher zuerst in Angriff genommen und bei welchem deshalb auch am meisten Lehrgeld bezahlt wurde. Von seinen Vorbauten ist der eine, nach Köln zu, im gothischen und der andere, nach Aachen hin, in einem dem römischen ähnlichen Style ausgeführt. Die Kosten dieses Tunnels pro Ruthe belaufen sich auf etwa 2401 Thlr. oder pro Fuß auf 200 Thlr.; zur Steigerung derselben trugen namentlich folgende Umstände bei.

Das Gebirge des Nirmer Tunnels besteht zur Hälfte aus einem zähen Schieferthon, welcher äußerst schwierig zu bearbeiten und mit thonigen Schmierklüften durchsetzt ist, die das Ablösen ganzer Felsmassen erleichtern; die zweite Hälfte aus Sand, zum großen Theil aber aus wasserhaltigen Lehm- und Thonlagern. Nach seinem äußern Erscheinen wurde der Schieferthon der ersten Tunnelhälfte für so fest erachtet, daß eine Ausmauerung von zwei Ziegeln ohne Sohlenbogen hinreichend erschien; der große Druck sich ablösender Felspartieen im Innern zeigte jedoch bald, daß zur völligen Sicherheit eine Mauerdicke von drei Ziegeln und ein Sohlenbogen durchweg erforderlich sei. Die wasserhaltigen, theils zähen, theils fließenden Thonmassen der zweiten

Tunnelhälfte waren in ihrer Bearbeitung äußerst zeit- und kostenraubend, und erforderten, des starken Drucks wegen, viel schweres Holz, auch waren die Wasserleitungskosten bedeutend. Dieser Bau mußte mit Bergleuten der dortigen Gegend begonnen werden, welche mit Arbeiten dieser Art wenig vertraut waren; aber auch diese Leute waren nicht in hinreichender Anzahl zu bekommen, um den Bau rasch zu betreiben und die ursprünglich auf vier Jahr bestimmte Bauzeit, nach den Wünschen aller Interessenten, um ein Jahr abkürzen zu können. Die Direktion ließ Bergleute aus Sachsen vom Oberauer Tunnel kommen, welchen aber beinahe das Doppelte der bisher üblichen Schichtlöhne gezahlt werden mußte.

Ferner war die Gegend des Nirmer Tunnels schwer mit Frachtfuhrwerk zu erreichen. Die Ziegellieferanten nahmen hieraus Veranlassung, mit ihren Lieferungen im Rückstande zu bleiben, so daß beinahe im ganzen Jahre 1839 und bis zur Eröffnung der Eisenbahnstrecke, welche von der Montjoier Straße bis zum Tunnel führt, Ziegelmangel eintrat, wodurch die Arbeiten verzögert, resp. vertheuert wurden. Auch die schlechte Beschaffenheit der gelieferten Ziegel machte, um die Solidität des Baues nicht zu gefährden, es nothwendig, dieselben zu sortiren und eine unverhältnißmäßige Menge Bruch zu verwerfen, wodurch die Ziegel theuer wurden. Endlich mußten zur Beschleunigung des Baues, und um an vielen Stellen zum Angriff desselben gelangen zu können, mehrere Hülfsschachte abgeteuft werden, welche erspart werden konnten, wenn eine längere Bauzeit gestattet gewesen wäre.

Kurz vor dem Bahnhofe bei Aachen, welcher in einer sehr starken Kurve von 84 Ruthen Radius liegt, führt der sogenannte burtscheider Viadukt über das Wurmthal. Derselbe liegt ebenfalls in einer Kurve, welche mit der obigen gleichsam ein *S* bildet, ist 850 Fuß lang und hat 76 Fuß größte Höhe. Sonderbarer Weise ist derselbe aus 6 ganz verschiedenen Abtheilungen zusammengesetzt. Die erste Abtheilung, unmittelbar an dem Bahnhofe, ist 67 Fuß lang und dient zur Durchführung der burtscheider Straße, hat einen Bogen von 21 Fuß und zwei kleinere von 9 Fuß Weite. Dann folgt eine 251 Fuß lange Abtheilung von 11 Bogen zu 19 Fuß Weite und 40 Fuß mittlerer Höhe mit 3½ Fuß starken Pfeilern. Hieran schließt sich ein Zwischenbau von 71 Fuß Länge, mit zwei Reihen nach oben und nach unten gewölbter, Fenster ähnlicher Oeffnungen durchbrochen. Dann kommt der größte und höchste Theil, die eigentliche Brücke, welche 376 Fuß Länge hat und aus acht großen Bogen von 38 Fuß lichter Weite und 65 Fuß Höhe, mit 8 Fuß starken Pfeilern, gebildet ist. Auf den beiden Enden machen zwei in den Damm einlaufende Abtheilungen von zusammen 85 Fuß Länge den Schluß.

Auf der 9,59 deutsche Meilen langen Strecke von Köln bis Aachen sind im Ganzen

1 Viadukt,
3 Tunnel,
108 kleinere und größere, zum Theil viaduktähnliche Brücken und mehrere sehr bedeutende Dämme

erforderlich gewesen, um günstige Steigungen zu erlangen.

Gleich hinter dem aachener Bahnhofe beginnt die geneigte Seilebene, deren Länge 560 Ruthen und deren Steigung 1:38 beträgt. Sie liegt theils in einem 87 Fuß tiefen Einschnitt, theils auf einem 73 Fuß tiefen Damme. Die stehende Dampfmaschine zu dieser Seilebene auf der sogenannten Ronhaide besitzt 200 Pferdekraft, nämlich zwei Cylinder von je 100 Pferdekraft. Sie ist aus der Fabrik von Jakobi, Haniel und Huyssen zu Sterkrade. Das dazu gehörige Drahtseil ohne Ende besteht aus 6 zusammengedrehten Bündeln, wovon jedes wieder aus 6 eingeflochtenen Eisendrahten gebildet ist, welche nicht zusammengelöthet, sondern nach Art der Faschinen-Fabrikation mit eingestochenen Enden gedreht worden sind. Es ist von Gebrüder Heimann aus Bonn in zwei Enden, jedes von 8000 Fuß, geliefert worden, von denen jedes 130—140 Zentner, das ganze Seil also 260—280 Zentner wiegt. Die Fabrik hat, wie wir bei der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn gesehen haben, ein ähnliches für diese Bahn, und in Verbindung mit Kupper in London auch die Seile für die London-Blackwell Bahn geliefert. Zur Signalisirung der auf- und abgehenden Züge dient ein Wheatstone'scher elektromagnetischer Telegraph von H. Moltrecht in Hamburg.

Gleich auf der Höhe der geneigten Ebene liegen 2 Tunnel im Aachener Walde. Der erste ist 185 Ruthen lang und durchschneidet das Gebirge in einer Tiefe von 250 Fuß. Er hat drei ausgemauerte Luftschachte und liegt fast ganz im Triebsande. Obgleich seine Auswölbung große Schwierigkeit verursachte, so wurde er doch zu einer Zeit vollendet, als man bei den übrigen Tunnel bereits theure Erfahrungen gemacht hatte, und hat deshalb im Verhältniß zu seiner Länge weniger gekostet als die früher gebauten. — Der zweite hat eine Länge von 42 Ruthen und mußte, der Biegung wegen, durch einen Bergvorsprung geführt werden. Da beide Tunnel bis 1843 im Ganzen 355081 Thlr. gekostet haben, so stellen sich die Kosten pro Ruthe auf 1564 Thlr. und pro laufenden Fuß auf 131 Thlr.

Der Viadukt über das Geulbachthal gehört zu den großartigsten, welche bis jetzt, sowohl in Deutschland als in England, ausgeführt sind. Das von dem Direktorium der Rheinischen Bahn zur Ausführung bestimmte und der Belgischen Regierung als solches bezeichnete Projekt bestand aus drei Abtheilungen à 6 Bogen, zusammen 18 Bogen à 48 Fuß lichter Weite und 94 Fuß Höhe vom Sockel bis zum Gewölbescheitel, war im Ganzen 1130 Fuß lang und hatte 108 Fuß größte Höhe.

Später wurden von mehreren Technikern noch verschiedene andere Entwürfe gemacht, darunter auch einer, welcher nach den besten Ausführungen Englands vom Herrn rc. Pickel entworfen war und sich durch Schlankheit und solide Konstruktion auszeichnete. Man fand jedoch für gut, den Hrn. Ober-Bau-Direktor Moller in Darmstadt zur Bearbeitung eines Projekts zu veranlassen, und derselbe lieferte drei Projekte, von denen das zur Ausführung gewählte jedoch nicht den allgemeinen Beifall hat.

Der hiernach ausgeführte Viadukt, welcher, gleich den übrigen Brücken, aus Backsteinen erbaut ist, hat 120 Fuß größte Höhe und nur 658 Fuß Länge, und deshalb an seinen Enden 68 Fuß hohe Dammschüttungen. Er

besteht aus zwei Bogenstellungen über einander, von denen jede 17 Bogen zählt. Die untern Bogen haben 30 Fuß lichte Weite, sind vom Sockel bis zum Gewölbescheitel 46 Fuß hoch und zwischen den Stirnflächen 27½ Fuß breit. Die obern Bogen haben 30½ Fuß Weite, 48 Fuß Höhe und ebenfalls 27½ Fuß Breite in den Stirnflächen. Das Ganze besteht gleichsam aus drei Abtheilungen, wovon die mittlere und Hauptabtheilung, der eigentliche Viadukt, neun Doppelbogen von ziemlich gleicher Höhe hat, indem die Sockelhöhe der acht Mittelpfeiler von 2—5 Fuß wechselt. Die beiden Flügel, von denen jeder vier Doppelbogen und drei Mittelpfeiler hat, stecken theilweise in der Dammausstellung. Jeder der vierzehn Mittelpfeiler ist unten 7 Fuß breit und 33½ Fuß lang, oben 6½ Fuß breit und 29½ Fuß lang. Die beiden Pfeiler, welche die mittlere Abtheilung schließen, haben 15 Fuß untere und 14½ Fuß obere Breite; die Endpfeiler sind 10 Fuß breit.

Der Voranschlag für das Ganze war 130000 Thlr.; nach der Vollendung betrugen aber die Kosten 2,500000 Thlr.

Im Ganzen waren auf dieser 2 Meilen langen Strecke von Aachen bis zur belgischen Grenze 34 Brücken und Kanäle, inkl. des Geul-Viadukts und der Grenzbrücke, welche auf gemeinschaftliche Kosten mit dem Belgischen Gouvernement gebaut wurde, auszuführen.

Von den Bahnhöfen sind die zu Köln und Aachen hervorzuheben.

Auf der belgischen Strecke von der Grenze bis Lüttich machte das vielfach gekrümmte Vesdrethal mit seinen oft steilen Bergwänden zur Erlangung möglichst gerader Linien 18 Tunnel und 25 Viadukte erforderlich. Diese 18 Tunnel haben nach einer kürzlich in Belgien erschienenen Beschreibung eine Gesammtlänge von 3300 Metres = 10513,79 rheinische Fuß.

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Der | 1. | bei | Hooster | ist | 280 | Metres | = | 892,08 | rheinische | Fuß, |
| „ | 2. | „ | Chaudfontaine | „ | 100 | „ | = | 318,60 | „ | „ |
| „ | 3. | „ | Trooz | „ | 20 | „ | = | 63,72 | „ | „ |
| „ | 4. | „ | Fraipont | „ | 292 | „ | = | 930,31 | „ | „ |
| „ | 5. | „ | Pont-en-Vaux | „ | 192 | „ | = | 611,71 | „ | „ |
| „ | 6. | „ | Halinfart | „ | 637 | „ | = | 2029,48 | „ | „ |
| „ | 7. | „ | Becoen | „ | 180 | „ | = | 573,48 | „ | „ |
| „ | 8. | „ | Lauhaut | „ | 100 | „ | = | 318,60 | „ | „ |
| „ | 9. | „ | Pepinster | „ | 212 | „ | = | 675,43 | „ | „ |
| „ | 10. | „ | Ensinal | „ | 385 | „ | = | 1226,61 | „ | „ |
| „ | 11. | „ | Chic-Chac | „ | 100 | „ | = | 318,60 | „ | „ |
| „ | 12. | „ | Bioley | „ | 152 | „ | = | 484,27 | „ | „ |
| „ | 13. | „ | Basse-Grotte | „ | 70 | „ | = | 223,02 | „ | „ |
| „ | 14. | „ | Chantoire | „ | 155 | „ | = | 493,83 | „ | „ |
| „ | 15. | „ | Naspraue | „ | 185 | „ | = | 589,41 | „ | „ |
| „ | 16. | „ | Toulerie | „ | 135 | „ | = | 430,11 | „ | „ |
| „ | 17. | „ | Dolhain | „ | 50 | „ | = | 159,30 | „ | „ |
| „ | 18. | „ | Ruyff | „ | 55 | „ | = | 175,23 | „ | „ |
| | | | Zusammen | . | 3300 | Metres | = | 10513,79 | rheinische | Fuß. |

Die Brücken über die Vesdre haben in der Regel drei Bogen von zu-

sammen 28—30 Metres Oeffnung. — Die Brücke über die Ourthe hat drei Bogen von 16 Metres = 51 rheinische Fuß Oeffnung und ist 66 Metres = 210 rheinische Fuß lang.

Da die Maasbrücke nicht blos für die Eisenbahn bestimmt ist, so hat dieselbe eine Breite von 47 rheinische Fuß erhalten und deshalb neben einem doppelten Geleise noch Raum zu einem Fahrweg für Fuhrwerke aller Art. Sie besteht aus fünf Bogen von 20 Metres = 63,7 rheinische Fuß Oeffnung und ist im Ganzen 150 Metres = 477,9 rheinische Fuß lang.

Die Bahn hatte bis Verviers schon im Jahre 1843 doppeltes Geleise; jedenfalls wird man das zweite Geleise bis zur preußischen Grenze noch im Sommer 1844 zur Vollendung bringen.

Aus dem 350 Fuß tiefer gelegenen Thale der Maas wird die Höhe bei Ans hinter Lüttich durch zwei Rampen erstiegen, welche zu einer Doppelrampe vereinigt sind. Die obere dieser Rampen ist 1900 Metres = 6053 rheinische Fuß lang und hat 1:33 Steigung; die untere ist 1950 Metres = 6213 rheinische Fuß lang mit 1:36 Steigung. Auf dem 400 Metres = 1274 rheinische Fuß langen horizontalen Mittelstück, wo beide Rampen sich vereinigen, befinden sich vier Maschinen à 100 Pferdekraft in einem Gebäude. Zwei dieser Maschinen dienen der obern Rampe, und die andern beiden der untern, und zwar je eine als Reserve-Maschine.

g. Betriebs-Maschinen und Einrichtungen.

In Folge des von der Direktion im Jahre 1842 festgestellten Organisationsplans zerfällt der ausführende Dienst für den Betrieb auf der Rheinischen Eisenbahn in folgende 3 Abtheilungen:

1) für die Instandsetzung und Unterhaltung der Bahn und der Gebäulichkeiten, sowie für Handhabung der Bahnpolizei;
2) für die Anschaffung und Unterhaltung der Hülfsmittel zur Benutzung der Bahn;
3) für die Benutzung der Bahn selbst, welche den eigentlichen Betrieb auf derselben in sich schließt, der wiederum eingetheilt ist in jenen für den Personen- und den für den Gütertransport.

Jede dieser Abtheilungen hat ihren besonderen Dienstvorsteher, und zwar:
der erste in der Person eines Bahn-Ingenieurs,
der zweite in der Person des Maschinenmeisters, und
die dritte in der Person des Kontroleurs.

Zufolge der einstweilen festgestellten Personal-Etats fungirten auf der Strecke zwischen Köln und Aachen in der ersten Dienstabtheilung drei Sektions-Kondukteurs nebst 3 Schreibgehülfen, 11 Bahnmeistern und 50 Hauptwärtern in eben so vielen Wärterstrecken, welche nach Lage der Lokalverhältnisse in längerer oder kürzerer Ausdehnung abgegrenzt worden. Diesen Hauptwärtern sind 52 Hülfswärter und 66 Arbeiter in ständigem Lohn beigegeben, sowohl zur Unterhaltung ihrer Strecken, als zur Wahrnehmung der Polizei auf derselben.

Eine jede der drei Sektionen ist in mehrere Bahnmeistereien und eine

jede der letzteren wiederum in 5—6 Bahnwärterstrecken eingetheilt, für deren zweckentsprechende Unterhaltung und Beaufsichtigung das zugetheilte Personal verantwortlich ist.

Das im Verhältniß zur Ausdehnung der Strecke zahlreiche Wärterpersonal ist durch die Menge der die Eisenbahn im Niveau durchschneidenden Wege sowohl, als durch die bedeutend hohen Dämme und tiefen Einschnitte, die einer sorgfältigen Unterhaltung bedürfen, bedingt. Es wird solches jedoch in der Zukunft angemessen vermindert werden können.

Für jeden Hauptbahnwärter ist ein kleines Dienstgebäude an der Eisenbahn innerhalb seiner Strecke zugetheilt worden, wodurch der Zweck erreicht wird, daß diese Leute sich von ihrer Bahnstrecke gar nicht entfernen, auch während der Nacht darüber Aufsicht führen und eine täglich wiederkehrende Zeitdauer von mehreren Stunden für das Hin- und Hergehen von und nach ihren Wohnungen den Eisenbahn-Unterhaltungs-Arbeiten zuwenden können.

In der zweiten Dienstabtheilung, welcher der Maschinenmeister vorsteht, gehören außer den Buchhalterei- und Schreibgehülfen, welche ihm zugetheilt sind, 4 Werkmeister der Werkstätten zu Aachen, 1 zu Köln und 1 zu Düren, 8 Lokomotiveführer und Lehrlinge, 8 Heizer und eben so viel Bremser.

Die Anzahl der drei letzteren Kategorieen wird jedoch nach Maaßgabe der Erweiterung des Betriebes und der Vermehrung der Lokomotive auf 10 bis 12 zu erhöhen sein.

Noch gehören zu dieser Dienstabtheilung die sämmtlichen Arbeiter in den Reparatur-Werkstätten, welche jedoch nur auf 14tägigen Lohn, wie in Fabriken, stehen und nach Bedürfniß vermehrt oder vermindert werden. — Endlich ist dieser Abtheilung auch der Vorsteher der Coaks-Fabrikations-Anstalt nebst seinen Werkleuten überwiesen.

Was nun die dritte Dienstabtheilung betrifft, so zerfällt solche in

das Empfangs- oder Abfertigungspersonal auf den Bahnhöfen und Zwischenstationen,

das Wagen-Begleitungspersonal und

das Bahnhofspersonal.

Hierbei waren:

9 Personengeld-Empfänger,

3 besondere Gepäck- und Güterabfertigungs-Beamten nebst 2 Gehülfen auf den Bahnhöfen,

3 Waagegehülfen,

2 Zugführer,

2 Packmeister,

14 Schaffner,

3 Bahnhofs-Inspektoren,

2 Schreibgehülfen derselben auf beiden Hauptbahnhöfen, welche zugleich den Personengeld-Einnehmern beim Empfang assistiren,

5 Lade-Werkmeister,

24 Portiers, Schienensteller und Zwischenstationswärter und

30 Bahnhofsarbeiter bis 1843 angestellt.

Dem Kontroleur sind:

1 Kontrolgehülfe und

1 Rechnungsbeamter, beide zur Verifikation des Rechnungswesens, und

1 vereideter Stempler

beigegeben.

Erster Beamter der Gesellschaft ist der Spezial-Direktor, welcher zugleich den gesammten Betrieb leitet; in Abwesenheit oder Behinderung desselben sein Substitut.

Der Dienst zwischen der Betriebsstation Ronhaide und Verviers wird, zufolge einer mit der Belgischen Eisenbahnverwaltung unterm 6. März 1843 geschlossenen Konvention, gemeinschaftlich durch das belgische und rheinische Betriebspersonal und die beiderseitigen Betriebsmittel in der Art ausgeführt, daß Belgischer Seits die Förderungskräfte der Züge geleistet, Rheinischer Seits aber die Personenwagen und das dazu gehörige Begleitungspersonal hergegeben wird. Diese Einrichtung gewährt für die beiderseitigen Dienst-Interessen durch Ersparung an Personal und Lokomotive-Verwendung sowohl, als für den Verkehr auf der Eisenbahn im Allgemeinen wesentliche Vortheile, die sich gewiß in der Folgezeit erst recht entwickeln werden.

Der innere Transport wurde bewirkt bis zum 9. April 1843 nach dem früheren Reglement vom 27. Juli 1842, vom 10. April bis 1. November 1843 nach dem umgearbeiteten Reglement und den Tarifen vom 2. April 1843, und seit dem 2. November nach dem jetzt noch gültigen Reglement und den Tarifbestimmungen vom 11. Oktober 1843.

Das Tarifsystem des Gütertransports hat übrigens Veranlassung zu Beschwerden des Handelsstandes im Inlande sowie im benachbarten Auslande gegeben, namentlich über die Beschränkungen und Lästigkeiten, welche wegen Sammlung und Aufenthaltes der Güter zur Absendung von nur vollen Ladungen empfunden worden, sowie über die daraus entstehenden Mehrkosten. Es haben diese Reklamationen zu einer Revision des Tarifs und Reglements für den belgisch-rheinischen Gütertransport geführt, womit die Direktion gegenwärtig (Juli 1844) beschäftigt ist, um denselben im Einverständniß mit der Belgischen Verwaltung sehr bald auf eine andere als die bisherige Grundlage der Erhebung zu dem Zwecke eines freieren und ungebundeneren Güterverkehrs auf der Rheinisch-Belgischen Bahn zu bringen.

Von eigenthümlicher Wichtigkeit und von hervorragendem Einfluß auf die Betriebsverhältnisse der Rheinischen Eisenbahn, insbesondere in Rücksicht auf den Gütertransport, ist der Umstand gewesen, daß auf dieser Bahn mittelst Ueberschreitung der Landes- und zugleich der Zollvereinsgrenze zu allererst die Aufgabe zu lösen war, die Güter ohne Umladung und zweckvereitelnden Aufenthalt durch zwei Zolllinien zu führen, zugleich aber auch die Personen mit ihrem Gepäck, sowie die Korrespondenz und Güter, welche der Königl. Post anvertraut werden, in solcher Weise zu befördern, daß durch die, wegen grenz-, zoll-, post- und paßdienstlicher Beziehungen Statt findenden Einwirkungen die Natur des Eisenbahn-Transports in seinen hauptsächlichsten Grundlagen der Schnelligkeit und Wohlfeilheit nicht beeinträchtigt werde.

Von jenen Einwirkungen beherrscht, galt es dessenungeachtet, das Mittel zu diesem Zwecke zu finden; es konnte aber mit einem Male im Drange einer sich ungemein häufenden Güterzufuhr auf einer kaum fertig hergestellten einspurigen Bahn nicht geschehen, und zwar mitten im Winter, während der kürzesten Tage, mit einem noch ungeübten Personal, im Kampfe mit manchen Vorurtheilen, und indem man mit der größten Fürsorge jede Gefahr abzuwenden hatte und auch genöthigt war, für alle nothwendig werdenden oder äußerlich gebotenen Maaßregeln und Handlungen das Einverständniß der Belgischen Eisenbahn-Verwaltung zu erhalten.

Die Aufgabe war schwierig, reich an vielen ganz neuen, oft herben Erfahrungen; man hat sie aber nunmehr glücklich gelöst. Es ist nämlich mit dem neuen am 1. Mai 1844 in Anwendung gekommenen Fahrplan für den Personen-, sowie für den Gütertransport die größtmöglichste Ausdehnung, vollständig, geregelt und sich in der Ausführung bereits bewährend, hervorgetreten, die demselben auf der leider bis jetzt nur einspurigen Bahn in Verbindung mit ganz Belgien zu Theil werden kann.

In der That muß es bei Jedem, der ein Interesse daran nimmt, Genugthuung erwecken, wenn die an 50 Meilen betragenden Bahnstrecken von Ostende oder Lille und Valenciennes bis Köln, und umgekehrt vom Rhein bis zum äußersten Einschiffungshafen Belgiens und bis über die französische Grenze, in einem Tage ganz bequem von Reisenden befahren werden können, wenn ferner die überseeischen Güter, welche am ersten Tage aus den, in den Antwerpener Bassins liegenden Schiffen in die Eisenbahn-Waggons unmittelbar überladen werden, mit Erfüllung aller Aus- und Eingangs-Formalitäten von zwei Zolllinien, am zweiten Tage bis Verviers oder Aachen, am dritten in Köln anlangen, hier sofort deklarirt und am vierten Tage nach der Ausschiffung zu Antwerpen steuerlich abgefertigt und an die Empfänger abgeliefert oder wieder in Rheinschiffe überladen werden können.

Diese Resultate waren mit Berücksichtigung der oben angeführten Schwierigkeiten und hindernden Verhältnisse in so kurzer Zeit kaum zu erwarten; es verdient daher die vollste Anerkennung gegen die Behörden, welche dazu berufen waren, bei dem Personen- und Güterverkehr auf der Rheinisch-Belgischen Bahn die einschläglichen Staats-Interessen wahrzunehmen, daß in der Praxis jene Resultate erreicht wurden.

Nicht ganz so befriedigend stellen sich zur Zeit noch die Verhältnisse bei der Eingangsabfertigung der Güter in Belgien zu Verviers heraus, wo zum Theil ein noch unverhältnißmäßig langer Aufenthalt und fremdartige Spesen die diesseitigen Waarensendungen erschweren. Aber auch dafür ist Abhülfe durch verheißene Freilager in den größeren Handelsplätzen, bis wohin die Güter ohne schließliche Zollabfertigung würden befördert werden können, und andere erleichternde Einrichtungen zu erwarten.

Das **Regulativ** über die Behandlung des Waaren- und Sachtransports auf der Rheinischen Eisenbahn, in Beziehung auf das Zollwesen, ist vom 10. September 1843 und lautet wie folgt:

Da die Rheinische Eisenbahn sich an die in Belgien von der preußischen Grenze auf Lüttich und weiter führende Eisenbahn unmittelbar anschließt, mithin auf derselben die Beförderung von Waaren und Sachen mit Ueberschreitung der Zollgrenze und innerhalb des Grenzbezirks Statt findet, die Eigenthümlichkeit des Transports auf Eisenbahnen jedoch die unbedingte Anwendung der bei dem gewöhnlichen Verkehr für die Zollabfertigung und Kontrole bestehenden Vorschriften nicht gestattet, so werden über die Behandlung des Waaren- und Sachtransports auf der Rheinischen Eisenbahn in Beziehung auf das Zollwesen die nachstehenden Anordnungen erlassen.

## I. Allgemeine Bestimmungen.

### 1. Transportmittel:

#### a. wie solche beschaffen sein müssen.

§. 1.

Die zum Transport von Waaren und Passagiereffekten auf der Eisenbahn bestimmten Wagen müssen so eingerichtet sein, daß dieselben von der Zollbehörde durch anzulegende Schlösser leicht und sicher unter Verschluß genommen werden können.

Weder in diesen Wagen, noch in den Lokomotiven und den dazu gehörigen Tendern dürfen sich geheime oder schwer zu entdeckende, zur Aufnahme von Waaren und Effekten geeignete Räume befinden. In den Personenwagen dürfen besondere Räume der letztern Art überhaupt nicht vorhanden sein.

Die Güterwagen sind mit einer fortlaufenden Nummer, welche an einer in die Augen fallenden Stelle anzubringen ist, zu bezeichnen. Befinden sich in einem Güterwagen mehrere von einander geschiedene Abtheilungen (vergl. §. 11), so wird jede der letztern durch einen Buchstaben bezeichnet.

#### b. deren Kontrolirung.

§. 2.

Die zum Gütertransport dienenden Wagen müssen, bevor sie in Gebrauch genommen werden dürfen, dem Hauptzollamt in Aachen, unter Angabe der Nummer und des Buchstaben, mit welchen sie bezeichnet sind, schriftlich angemeldet und Behufs der Prüfung ihrer Verschlußeinrichtung und Bezeichnung auf dem Bahnhofe zur Besichtigung gestellt werden.

Gleiche Anmeldung muß Statt finden, wenn Güterwagen dauernd außer Gebrauch kommen.

Von den in doppelter Ausfertigung einzureichenden Anzeigen wird das eine Exemplar von dem Hauptzollamte, mit der Bescheinigung, daß die Anmeldung geschehen und gegen die Verschlußeinrichtung nichts zu erinnern sei, versehen, zurückgegeben.

Die Zollbehörde kann auch in jeder andern Zeit verlangen, daß ihr sowohl die Güter- wie die Personenwagen, ingleichen die Lokomotive und Tender, in sofern sie nicht gerade in Gebrauch sind, zur Besichtigung gestellt werden.

### 2. Stationsplätze und Haltestellen.

§. 3.

Von den Punkten, auf welchen sich Stationsplätze und Haltestellen befinden, sowie von jeder beabsichtigten Vermehrung, Verminderung oder Verlegung derselben,

ist die Eisenbahn-Gesellschaft verpflichtet, dem Provinzial-Steuer-Direktor und dem Hauptzollamt in Aachen schriftliche Anzeige zu machen.

Mit Ausnahme der Fälle äußerster Nothwendigkeit, dürfen die Wagenzüge auf der ganzen Bahnstrecke zwischen der Landesgrenze und Köln nur an den angezeigten Stationsplätzen und Haltestellen anhalten; auch darf nur an diesen Plätzen und Stellen Etwas ab- oder zugeladen werden.

Auf den Stationsplätzen in Herbesthal, Aachen und Köln hat die Eisenbahn-Gesellschaft diejenigen Einrichtungen zu treffen, welche erforderlich sind, um während der Dauer der zollamtlichen Abfertigung den Zutritt des Publikums zu den Räumen, in welchen diese Statt findet, zu verhindern; auch ist sie verpflichtet, auf den obengenannten Plätzen für geeignete Räume, sowohl zur Revision der Passagiereffekten, als zur einstweiligen Niederlegung der nicht sofort zur Abfertigung gelangenden Waaren, zu sorgen. Die zu dem letztern Zwecke bestimmten Räume müssen verschließbar sein und werden von der Zollverwaltung und der Eisenbahn-Gesellschaft gemeinschaftlich unter Verschluß gehalten.

## 3. Transport.

§. 4.

Diejenigen Wagenzüge, mit welchen Waaren oder auch (beim Eingange vom Auslande) die noch nicht abgefertigten Effekten der Reisenden transportirt werden, dürfen sich auf der Eisenbahn nur innerhalb der Tageszeit bewegen; sie dürfen daher erst nach Anbruch des Tages resp. über die Grenze eingehen und von Köln abfahren und sie müssen vor Eintritt der Dunkelheit, eingehend in Köln und ausgehend in Herbesthal, eintreffen.

Wagenzüge der obengedachten Art dürfen zwischen der Landesgrenze und Köln nur allein auf dem Bahnhofe in Aachen über Nacht verbleiben und müssen, in sofern dies geschehen soll, vor Eintritt der Dunkelheit den genannten Bahnhof erreichen.

Auf Wagenzüge, mit denen lediglich Personen befördert werden, welche entweder keine Effekten bei sich führen oder deren Effekten bereits zollamtlich abgefertigt sind, finden diese Bestimmungen keine Anwendung.

Die Eisenbahn-Gesellschaft ist verpflichtet, von dem unter Berücksichtigung der vorstehenden Maaßgaben festzustellenden Fahrplane, ingleichen von jeder Abänderung desselben, bevor solche zur Ausführung kommt, sowohl dem Provinzial-Steuer-Direktor wie den Hauptämtern in Aachen und Köln, schriftliche Mittheilung zu machen.

## 4. Abfertigungsstellen.

§. 5.

Die Abfertigung der auf der Eisenbahn ein- und ausgehenden Güter und Effekten geschieht, je nach der Beschaffenheit und dem Bestimmungsorte derselben, beziehungsweise bei

1) dem Nebenzollamte 1. Klasse in Herbesthal,
2) „ Hauptzollamte in Aachen oder
3) „ Hauptsteueramte für ausländische Gegenstände in Köln,

nach den in den §§. 10—28 dieses Regulativs enthaltenen näheren Vorschriften.

## 5. Abfertigungsstunden.

§. 6.

Die in der Zollordnung (§§. 111 und 112) festgesetzten Geschäftsstunden wer-

den für die im §. 5 genannten Aemter dahin erweitert, daß die Abfertigung der Passagier-Effekten, sowie der ankommenden und mit dem nämlichen Bahnzuge weiter gehenden Güter, gleich nach dem Eintreffen der Wagenzüge zu jeder Zeit, auch an Sonn- und Festtagen, bewirkt werden muß.

### 6. Amtlicher Verschluß.

§. 7.

Die Kosten der Einrichtung zu der, statt des Bleiverschlusses, in Anwendung zu bringenden Verschließung der Wagen und einzelnen Wagenräume mittelst besonderer Schlösser, zu welchen die Schlüssel nach erfolgter Anlegung in den Händen der Zollbeamten bleiben, hat die Eisenbahn-Gesellschaft zu tragen.

### 7. Amtliche Begleitung.

§. 8.

Findet die Begleitung der Wagenzüge durch Zollbeamte Statt, so muß den Begleitern ein Platz auf einem der Wagen nach ihrer Wahl, und den von der Begleitung zurückkehrenden Beamten ein Sitzplatz in einem Personenwagen der mittleren Klasse unentgeltlich eingeräumt werden.

### 8. Besondere Befugnisse der obern Zollbeamten.

§. 9.

Diejenigen Oberbeamten der Zollverwaltung, welche mit der Kontrole des Verkehrs auf der Eisenbahn und den die Abfertigung desselben bewirkenden Zollstellen speziell beauftragt werden und sich darüber gegen die Angestellten der Eisenbahn-Gesellschaft durch eine von dem Provinzial-Steuer-Direktor ausgestellte Legitimationskarte ausweisen, sind befugt, zum Zwecke dienstlicher Revisionen oder Nachforschungen, die Wagenzüge an den Stationsplätzen und Haltestellen so lange zurückzuhalten, als die von ihnen für nöthig erachtete und möglichst zu beschleunigende Amtsverrichtung solches erfordert.

Die bei den Wagenzügen oder auf den Stationsplätzen oder Haltestellen anwesenden Angestellten der Eisenbahn-Gesellschaft sind in solchen Fällen verpflichtet, auf die von Seiten der Zollbeamten an sie ergehende Aufforderung bereitwillig Auskunft zu ertheilen und Hülfe zu leisten.

Nicht minder sind die auf die bezeichnete Art legitimirten Zollbeamten befugt, innerhalb der Tageszeit alle auf den Stationsplätzen und Haltestellen vorhandenen Gebäude und Lokalien, so weit solche zu Zwecken des Eisenbahndienstes und nicht blos zu Wohnungen benutzt werden, ohne die Beobachtung weiterer Förmlichkeiten zu betreten und darin die von ihnen für nöthig erachteten Nachforschungen vorzunehmen.

Jeder Inhaber einer Legitimationskarte der erwähnten Art muß innerhalb derjenigen Strecke der Eisenbahn, welche auf der Karte bezeichnet sein wird, in beiderlei Richtungen in einem Personenwagen 2. Klasse unentgeltlich befördert werden.

## II. Besondere Vorschriften über die Abfertigung.

### A. Eingang vom Auslande.

#### 1. Verladung der Güter.

§. 10.

Sämmtliche Frachtgüter und Passagier-Effekten, welche auf der Eisenbahn eingehen sollen, müssen schon im Auslande in Güterwagen (§. 1) verladen werden, so daß sich bei Ueberschreitung der Landesgrenze in den Personenwagen nur solche Kleinigkeiten, welche Reisende in der Hand oder sonst unverpackt bei sich führen, und auf den Lokomotiven und in den dazu gehörigen Tendern nur Gegenstände befinden dürfen, welche die Angestellten oder Arbeiter der Eisenbahn-Gesellschaft auf der Fahrt selbst zu eigenem Gebrauche oder zu dienstlichen Zwecken nöthig haben.

Eine Ausnahme hiervon findet nur hinsichtlich der auf der Eisenbahn transportirten Reisewagen der mit dem nämlichen Zuge reisenden Passagiere dahin Statt, daß dieselben mit dem darauf befindlichen Gepäck eingehen dürfen.

Güter und Effekten, welche sich außerdem in andern als den Güterwagen vorfinden, werden als Gegenstand einer beabsichtigten Zolldefraude angesehen.

§. 11.

Bei der Verladung der Güter und Effekten in die Güterwagen müssen dieselben ferner theils nach den Orten, wo deren zollamtliche Abfertigung, den nachfolgenden Bestimmungen gemäß, von dem Einbringer begehrt wird (Herbesthal, Aachen oder Köln, zu vergl. §. 5), theils nach ihrer Eigenschaft als Frachtstücke oder als Passagiergut gesondert werden.

Demnach sind schon im Auslande in verschiedene Wagen zu verladen:

1) für Herbesthal:
   a. diejenigen Frachtgüter, welche daselbst nach den Vorschriften der Zollordnung abgefertigt werden sollen;
   b. die Effekten der in Herbesthal selbst die Eisenbahn verlassenden Passagiere, und
   c. die Effekten der Reisenden, welche zwischen Herbesthal und Aachen abgehen;
2) für Aachen:
   a. die Frachtgüter, welche daselbst zur weitern Abfertigung gelangen sollen;
   b. die Effekten der Passagiere, welche in Aachen die Bahn verlassen und
   c. die Effekten der zwischen Aachen und Köln abgehenden Reisenden; endlich
3) für Köln:
   a. die Frachtgüter, welche zur dortigen Abfertigung bestimmt sind, und
   b. die Effekten der bis Köln reisenden Passagiere.

Sind die für einen der genannten drei Orte bestimmten Frachtgüter und Passagier-Effekten nur in solcher Menge vorhanden, daß für beide zusammen ein Wagen ausreicht, so kann die Aufnahme derselben in dem nämlichen Wagen Statt finden; es muß jedoch in diesem Falle ein Wagen gewährt werden, in welchem sich mehrere von einander geschiedene Abtheilungen befinden, damit die Frachtgüter von den Passagier-Effekten und die letztern, je nachdem sie zu den vorstehend unter 1) und 2) mit b. oder zu den mit c. bezeichneten gehören, gesondert verladen werden können.

## 2. Ordnung der Wagen.

§. 12.

Die einen Zug bildenden Wagen müssen so geordnet werden, daß
1) sämmtliche vom Auslande eingegangenen Güterwagen ohne Unterbrechung durch andere Wagen hinter einander folgen und
2) die in Herbesthal und Aachen zurückbleibenden Güterwagen an diesen Orten mit Leichtigkeit von dem Zuge getrennt werden können.

## 3. Abfertigung in Herbesthal.

### a. Abschließung des dazu bestimmten Raumes.

§. 13.

Sobald ein Wagenzug auf dem Bahnhofe angekommen ist, wird der Theil des letzteren, in welchem der Zug anhält, für den Zutritt aller andern Personen, als der des Dienstes wegen anwesenden Zollbeamten und der Angestellten der Eisenbahn-Gesellschaft, abgeschlossen (vergl. §. 3) und der für die mitgekommenen Passagiere bestimmte und als solcher bezeichnete Ausgang aus diesem Raume unter die Aufsicht der Zollbehörde gestellt. Die Zulassung anderer Personen, auch der mit dem Wagenzuge weiterreisenden Passagiere, zu dem abgeschlossenen Raume darf erst nach Beendigung der in den folgenden §§. 14 bis 17 erwähnten zollamtlichen Verrichtungen Statt finden.

### b. Anmeldung der Ladung.

§. 14.

Unmittelbar nachdem der Zug im Bahnhofe zum Stillstande gekommen ist, hat der Zugführer oder der den Zug begleitende Packmeister dem Nebenzollamte:
1) ein vollständiges, in deutscher Sprache verfaßtes, mit Datum und Unterschrift versehenes Ladungsverzeichniß, in welchem die Frachtgüter nach Inhalt der Frachtbriefe, die Passagier-Effekten aber summarisch, der Kollizahl nach, aufzuführen sind,

ferner:
2) einen Auszug aus diesem Ladungsverzeichnisse rücksichtlich derjenigen Frachtgüter und Passagier-Effekten, für welche die Abfertigung in Aachen, und
3) einen zweiten Auszug rücksichtlich derjenigen Güter und Effekten, für welche die Abfertigung in Köln begehrt wird,

zu übergeben.

Als Passagier-Effekten im Sinne dieses Regulativs werden nur diejenigen angesehen, deren Eigenthümer sich als Reisende in dem nämlichen Wagenzuge befinden; Reise-Effekten, welche ohne gleichzeitige Beförderung ihres Eigenthümers auf der Eisenbahn transportirt werden, gehören zu dem Frachtgute. Poststücke, welche unter Begleitung eines Preußischen Postbeamten transportirt werden, bleiben von der Aufnahme in das Ladungsverzeichniß und die Auszüge aus demselben ausgeschlossen.

Jedem der beiden unter 2) und 3) bezeichneten Auszüge sind die Frachtbriefe über die darin aufgeführten Waaren und Güter beizufügen.

c. Revision der Personenwagen ꝛc. und Sonderung der zurückbleibenden und der weitergehenden Frachtgüter und Passagier-Effekten.

§. 15.

Während der Berichtigung des Anmeldepunktes werden die Personenwagen, Lokomotive und Tender revidirt und diejenigen Frachtgüter und Passagier-Effekten, welche in Herbesthal nach den Vorschriften der Zollordnung abgefertigt werden sollen, von den mit dem nämlichen Wagenzuge weiter gehenden gesondert.

d. Abfertigung der weiter gehenden Güter und Effekten.

aa. Der Effekten derjenigen Reisenden, welche die Bahn zwischen Herbesthal und Aachen verlassen.

§. 16.

Nachdem die Reisenden, welche die Eisenbahn zwischen Herbesthal und Aachen verlassen, aufgefordert worden, die zollpflichtigen Gegenstände, welche sie bei sich führen, zu deklariren, werden die Effekten derselben revidirt und nach bewirkter Verzollung der vorgefundenen zollpflichtigen Gegenstände in freien Verkehr gesetzt.

Finden sich bei einzelnen Reisenden zollpflichtige Gegenstände in solcher Mannigfaltigkeit vor, daß deren sofortige Abfertigung mehr Zeit erfordern würde, als zum Verweilen der Wagenzüge in Herbesthal bestimmt ist, so müssen dergleichen Gegenstände einstweilen dort zurückbleiben, um — auf vorgängige Deklaration des Reisenden oder eines Beauftragten desselben — nach dem Abgange des Zuges abgefertigt und mit dem nächstfolgenden Wagenzuge weiter befördert zu werden.

bb. Der übrigen weiter gehenden Güter und Effekten.

§. 17.

Demnächst werden die Wagen, in welchen sich die zur Abfertigung in Aachen und resp. Köln bestimmten Frachtgüter und Passagier-Effekten befinden, verschlossen und die Schlüssel den mit der Begleitung des Wagenzuges beauftragten Zollbeamten eingehändigt.

Die nach §. 14 übergebenen Auszüge aus dem Ladungsverzeichnisse werden mit den dazu gehörigen Frachtbriefen eingesiegelt, resp. an das Hauptzollamt in Aachen und an das Hauptsteueramt in Köln adressirt und nebst den von dem Nebenzollamte ausgefertigten Ansagezetteln den Begleitungsbeamten zur Abgabe an die eben genannten beiden Hauptämter übergeben.

e. Abfertigung der in Herbesthal zurückgebliebenen Güter und Effekten.

§. 18.

Unmittelbar, nachdem der Wagenzug von Herbesthal abgegangen ist, werden die Effekten der Reisenden, welche die Eisenbahn dort verlassen haben, abgefertigt.

Die in Herbesthal zurückgebliebenen Frachtgüter sind dem Nebenzollamte daselbst Seitens der Eisenbahn-Gesellschaft durch einen dazu von ihr bevollmächtigten Angestellten nach den Vorschriften der Zollordnung zu deklariren, worauf die Abfertigung nach eben diesen Vorschriften erfolgt.

Sollte in einzelnen Fällen die Abfertigung nicht am nämlichen Tage vollständig bewirkt werden können, so werden die Güter über Nacht in der unter Mitverschluß des Nebenzollamts stehenden Niederlage (§. 3) aufbewahrt.

### 4. Abfertigung in Aachen.

#### a. Abschließung des dazu bestimmten Raumes.

§. 19.

Gleich nach Ankunft des Wagenzuges auf dem Bahnhofe in Aachen wird der entsprechende Theil des letztern abgeschlossen und es kommen dabei die Bestimmungen des §. 13 mit der Maaßgabe in Anwendung, daß die Wiederzulassung des Publikums zu dem abgeschlossenen Theile des Bahnhofes erst nach Beendigung der §§. 20 und 21 erwähnten Verrichtungen geschehen darf.

#### b. Sonderung der zurückbleibenden und der weiter gehenden Frachtgüter und Passagier-Effekten.

§. 20.

Demnächst werden die zur Abfertigung in Aachen bestimmten Frachtgüter und Passagier-Effekten von den mit dem nämlichen Wagenzuge weiter gehenden gesondert.

§. 21.

Sobald dies geschehen ist, wird zur Abfertigung der Effekten derjenigen Reisenden, welche die Eisenbahn zwischen Aachen und Köln verlassen, geschritten, wobei die Bestimmungen des §. 16 maaßgebend sind.

#### c. Abfertigung der in Aachen zurückgebliebenen Güter und Effekten.

§. 22.

Nachdem der Wagenzug nach Köln weiter gegangen ist, werden zunächst die Effekten der in Aachen zurückgebliebenen Passagiere abgefertigt.

Hinsichtlich der daselbst zurückbehaltenen Frachtgüter ist, wie im §. 18 vorgeschrieben, zu verfahren.

### 5. Abfertigung in Köln.

§. 23.

Nach Ankunft des Wagenzuges in Köln werden sofort die Passagier-Effekten abgefertigt.

Für die mitgekommenen Frachtgüter gelten die Bestimmungen des §. 18.

## B. Ausgang nach dem Auslande.

### 1. Gegenstände, welche einem Ausgangszolle unterliegen.

§. 24.

Sollten Waaren, welche mit einem Ausgangszolle belegt sind, auf der Eisenbahn nach dem Auslande gesendet werden, so liegt dem Versender ob, vor erfolgender Uebergabe der Waaren an die Eisenbahn-Gesellschaft den Ausgangszoll bei einer

zu dessen Erhebung befugten Zoll- oder Steuerstelle zu entrichten. Die darüber empfangene Quittung muß die Waare begleiten und beim Ausgange dem Nebenzollamte in Herbesthal zur Vergleichung mit der Waare übergeben werden.

### 2. Waaren, deren Ausgang amtlich zu erweisen ist.

§. 25.

Werden Waaren ausgeführt, deren Ausgang amtlich bescheinigt werden muß, so sind dieselben in Köln resp. in Aachen unter Aufsicht der Zollbehörde in die dazu bestimmten verschließbaren Wagenräume einzuladen und letztere zu verschließen. Es genügt sodann, wenn auf der die Waaren betreffenden amtlichen Bezettelung (Begleitschein, Uebergangsschein, Deklarationsschein), welche den begleitenden Zollbeamten zu übergeben ist, das Einladen der Waaren und der Verschluß des Wagens, sowie der Abgang des letzteren auf der Eisenbahn resp. von dem Hauptsteueramte in Köln oder von dem Hauptzollamte in Aachen, den Ausgang über die Grenze aber von den Begleitungsbeamten bescheinigt wird.

## C. Transport im Inlande.

### 1. Im Grenzbezirk.

§. 26.

Während des Transports von Gegenständen auf der Eisenbahn innerhalb des Grenzbezirks oder aus demselben in das Binnenland oder aus letzterem in den Grenzbezirk wird der in der Zollordnung vorgeschriebene Ausweis durch Legitimationsscheine nicht gefordert. Die Eisenbahn-Gesellschaft ist jedoch verpflichtet, in sofern es für nöthig erachtet und von dem Provinzial-Steuer-Direktor angeordnet wird, innerhalb des Grenzbezirks Päckereien zur Beförderung landeinwärts entweder allgemein oder von gewissen Personen und gegen eine, für jeden einzelnen Fall zu ertheilende schriftliche Erlaubniß des namentlich zu bezeichnenden Zollamts anzunehmen, welche dann das Frachtstück bis zum Bestimmungsorte begleitet.

So weit Gegenstände, welche auf der Eisenbahn befördert werden, vor oder nach dem Transporte auf derselben den Grenzbezirk passiren, unterliegen solche den allgemeinen Vorschriften über die Transport-Kontrole.

### 2. Im Binnenlande.

§. 27.

Die Bestimmungen der Zollordnung über die Waaren-Kontrole im Binnenlande kommen auch bei dem Verkehr auf der Eisenbahn zur Anwendung.

### 3. Mahl- und schlachtsteuerpflichtige Gegenstände.

§. 28.

Wenn in Köln oder Aachen mahl- und schlachtsteuerpflichtige Gegenstände auf der Eisenbahn eingehen, unterliegen solche der für die Erhebung und Kontrole der Mahl- und Schlachtsteuer in diesen Orten bestehenden Einrichtungen und Anordnungen.

## III. Strafen.

§. 29.

Die Bestimmungen des Zoll-Strafgesetzes vom 23. Januar 1838 kommen auch bei dem Waaren- und Sachtransport auf der Rheinischen Eisenbahn mit der Maaß-

gabe in Anwendung, daß wegen Unrichtigkeiten in den Ladungsverzeichnissen und den Auszügen aus denselben (§. 14), sowie in den, Namens der Eisenbahn-Gesellschaft zu übergebenden Zolldeklarationen (§§. 18, 22 und 26), derjenige zunächst in Anspruch genommen wird, welcher jene Schriftstücke unterzeichnet hat. In Ansehung der mit den Passagier-Effekten (vergl. §. 14) begangenen Defraudationen oder Kontraventionen findet ein Strafanspruch gegen die Angestellten der Eisenbahn-Gesellschaft nur in dem Falle Statt, wenn dieselben an der Defraude oder den Kontraventionen Theil genommen haben.

Für die von Angestellten der Eisenbahn-Gesellschaft verwirkten Geldstrafen, Zollgefälle und Kosten hat die genannte Gesellschaft nach §. 19 des vorbezeichneten Gesetzes zu haften. Für Geldstrafen, Zollgefälle und Kosten, in welche die auf der Eisenbahn reisenden Personen aus Veranlassung der Effekten, welche dieselben bei sich führen, verurtheilt werden, liegt der Eisenbahn-Gesellschaft eine unmittelbare Vertretungs-Verbindlichkeit nicht ob.

Uebertretungen der Vorschriften dieses Regulativs werden, in sofern nicht nach den Bestimmungen des Zoll-Strafgesetzes eine härtere Strafe verwirkt ist, durch Ordnungsstrafen von 1 bis 10 Thlr. geahndet.

## IV. Vorbehalt und Abänderungen.

§. 30.

Die Bestimmungen dieses Regulativs sind nicht als unabänderlich zu betrachten; es bleibt vielmehr ausdrücklich vorbehalten, diejenigen Modifikationen derselben eintreten zu lassen, welche die Erfahrung über den Verkehr auf der Rheinischen Eisenbahn als nothwendig oder zweckmäßig ergeben möchte.

Berlin, den 10. September 1843.

Der General-Direktor der Steuern.
gez. Kühne.

Die Betriebsmittel der Gesellschaft bestanden Anfang 1844 aus 14 Lokomotiven mit Tender, und zwar:

| Laufende Nr. | Benennung. | Dimensionen. | Anzahl Räder. | Fabrik. |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Atlas ...... | 14" Cylinder, 4' Treibräder 2 Mal gekuppelt. | 6 | Longridge in New Castle upon Tyne. |
| 2 | Pluto ...... | 12" Cylinder, 5' Treibräder | 6 | desgl. |
| 3 | Phönix ..... | 12" " 5' " | 6 | desgl. |
| 4 | Karolus magnus | 13½" " 6' " | 6 | Dobbs u. Pönsgen in Aachen. |
| 5 | Rhein ...... | 14" " 5' " gek. | 6 | R. Stephenson in New Castle upon Tyne. |
| 6 | Herkules..... | 14" " 5' " | 6 | desgl. |
| 7 | Vorwärts.... | 13" " 5½' " | 6 | desgl. |
| 8 | Merkur ..... | 13" " 5½' " | 6 | desgl. |
| 9 | Agrippina.... | 12½" " 5½' " | 6 | Société St. Leonhard, unter dem Directeur gérant Regnier Poncelet zu Lüttich. |
| 10 | Vulkan ..... | 12½" " 5½' " | 6 | desgl. |
| 11 | Achilles ..... | 12½" " 5½' " | 6 | desgl. |
| 12 | Hektor...... | 12½" " 5½' " | 6 | desgl. |
| 13 | Jupiter ..... | 14" " 5' " | 6 | desgl. |
| 14 | Mars ...... | 14" " 5' " | 6 | desgl. |

Es stellt sich indessen durch die anhaltend großen Güterzufuhren das Bedürfniß einer Anschaffung von noch 2 großen Maschinen für die Güterbeförderung heraus, weshalb bereits Unterhandlungen angeknüpft sind.

Die Anzahl der Transportwagen war zu derselben Zeit:

| | |
|---|---|
| 10 | Personenwagen I. Klasse; |
| 2 | „ I. und II. Klasse, kombinirt; |
| 14 | „ II. Klasse; |
| 8 | „ III. Klasse, bedeckt für die Winterzeit; sie werden im Sommer zu Wagen II. Klasse eingestellt; |
| 20 | Personenwagen III. Klasse; |
| 200 | Güter-Transportwagen aller Art, worunter 50 mit festem Verdeck und geschlossen; |
| 30 | Equipage- oder auch größere Güter-Transportwagen; |
| 18 | Vieh-Transportwagen; |
| 3 | Pferde-Transportwagen; |
| 5 | Coaks- und Hülfs-Dienstwagen; überhaupt |
| 310 | Wagen. |
| 30 | neue Transportwagen für Kohlen und Eisen sind später noch in Bestellung gegeben und größtentheils bereits bis Juni 1844 abgeliefert. |

Die Wagen sind von den Unternehmern Pauwels und Komp. in Aachen gefertigt und ruhen größtentheils auf Untergestellen mit 6 Rädern.

Die am Eschweiler Bahnhofe eingerichtete Coaksbrennerei mit 6 Oefen wurde im September 1842 in Thätigkeit gesetzt; sie liefert jedoch nicht den erforderlichen Bedarf, weshalb jährlich durch kontraktliche Lieferungen eine sehr bedeutende Menge Roer-Coaks angeschafft wird. Im Jahre 1843 hat man auch versuchsweise aus Belgien eine geringe Quantität Coaks bezogen.

### h. Betriebseinnahmen und Betriebskosten.

Am 2. August 1839 wurde die einstweilen zu Personen-Vergnügungsfahrten zwischen Köln und Müngersdorf eingerichtete, 1 Meile lange Bahnstrecke unter angemessenen Feierlichkeiten zur Vorfeier des Geburtsfestes des Königs eröffnet. Seitdem wurden diese Personenfahrten nach dem Müngersdorfer Belvedere, einem auf Kosten der Gesellschaft eingerichteten Gebäude sammt Gartenanlage zur anständigen Aufnahme von Gästen fortgesetzt, sei es, daß dies in der guten Jahreszeit durch tägliche Fahrten geschah, sei es, daß die Fahrten während des Winters nur an Sonn- und einigen Wochentagen Statt fanden.

Bei dem schon theilweise auf die ganze Bahnanlage berechneten und deshalb sehr bedeutenden Personal konnte es aber nicht fehlen, daß die von den Personenfahrten erzielten Einnahmen, die übrigens auch nur für die Monate August, September und Oktober von einiger Bedeutung waren, die Behufs des Betriebs der Personenfahrten veranlaßten Ausgaben nicht gänzlich deckten, indem auch noch die hohen Löhne der englischen Maschinisten daraus bestritten werden mußten.

Die Einnahmen betrugen nämlich vom 4. August bis zum Schlusse des Jahres 1839 . . . . . . . . . . . . 8314 Thlr. 22 Sgr. — Pf.

Sämmtliche Ausgaben für die Aufsicht und Leitung, für Gehalt der Maschinisten, Heizer und Arbeiter, für Unterhaltung der Lokomotive und Versorgung derselben, für Bureau- und Bahnpolizei-Kosten, so wie für Unterhaltung der Stationsanlagen, beliefen sich auf . . . . . . . 8723 „ 7 „ 4 „

Hiernach wurden mehr ausgegeben als eingenommen . . . . . . . . . . . . . . . . 408 Thlr. 15 Sgr. 4 Pf.
wobei noch zu bemerken ist, daß 3 Lokomotivführer aus England, wiewohl sie zu keinen anderen Arbeiten als zur Führung der Lokomotive herangezogen werden konnten, doch stets ihren vollen Lohn beziehen mußten, was denn auch obige Kostenüberschreitung hauptsächlich herbeigeführt hat.

Uebrigens war bei Eröffnung dieser Strecke für den Personenverkehr weniger der Zweck vorherrschend, daraus gleich einen Geldgewinn herbeizuführen, als vielmehr die Absicht, eine Schule zur Sammlung praktischer Erfahrungen für das ausführende Dienstpersonal und zur Belehrung für die leitenden Beamten zu bilden.

Im Juni 1840 wurden die Personenfahrten bis Löwenich, auf einer Strecke von 750 Ruthen von Müngersdorf entfernt, weiter eröffnet und im Laufe desselben Jahres durchgeführt. Die sehr ungünstige Witterung während der Sommer- und Herbstzeit verminderte jedoch die Frequenz zu diesen Fahrten, welche lediglich als dem Vergnügen gewidmet anzusehen waren, so bedeutend, daß die Einnahme im Jahre 1840
sich nur auf . . . . . . . . . . . . . . 7485 Thlr. 10 Sgr. 8 Pf.
belief, während die Ausgaben . . . . . . . . 14715 „ 10 „ 1 „
waren.

Es wurden daher mehr ausgegeben als vereinnahmt . . . . . . . . . . . . . 7229 Thlr. 29 Sgr. 5 Pf.

Vom 1. Januar bis 31. August 1841 wurde der Betrieb bis Löwenich fortgesetzt und dafür eingenommen:

| | | Thlr. | Sgr. | Pf. |
|---|---|---|---|---|
| 1) | Aus dem Verkehr zwischen Köln und Löwenich . . . . . . . . . . . . | 1802 Thlr. | 5 Sgr. | — Pf. |
| 2) | Extraordinair . . . . . . . . . . . | 45 „ | 8 „ | 5 „ |
| | Summa | 1847 Thlr. | 13 Sgr. | 5 Pf. |

Die Betriebskosten in diesem Zeitraume betrugen:

| | | Thlr. | Sgr. | Pf. |
|---|---|---|---|---|
| I. | Für Aufsicht und Leitung . . . . | 1597 Thlr. | 29 Sgr. | — Pf. |
| II. | Gehalte der Maschinisten, Heizer und Arbeiter . . . . . . . . . . | 4853 „ | 29 „ | 3 „ |
| III. | Unterhaltung d. Lokomotive u. Wagen | 1469 „ | 9 „ | — „ |
| IV. | Versorgung der Lokomotive u. Wagen | 1461 „ | 24 „ | 10 „ |
| V. | Kosten der Empfangs-Bureaus . . | 449 „ | 29 „ | — „ |
| VI. | Unterhaltung der Stationsanlagen . | 11 „ | 12 „ | 6 „ |
| VII. | Kosten der Bahnpolizei . . . . | 154 „ | 28 „ | — „ |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| VIII. | Uniformirung u. dazu gehörige Ausgaben | 143 Thlr. | 28 Sgr. | 11 Pf. |
| IX. | Diverse Kosten | 658 „ | 27 „ | 5 „ |
| | Summa | 10802 Thlr. | 7 Sgr. | 11 Pf. |

Die Mehrausgabe belief sich also in diesem Zeitraume auf . . . . . . . . . . . 8955 Thlr. 24 Sgr. 6 Pf.

Am 1. September 1841 wurde die Bahn von Köln bis Aachen dem Verkehre eröffnet und für den Verkehr auf dieser Strecke bis Ende Dezember 1841 eingenommen:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1) | Aus dem Verkehr zwischen Köln u. Aachen | 72071 Thlr. | 5 Sgr. | 6 Pf. |
| 2) | Extraordinair | 315 „ | 10 „ | 7 „ |
| | Summa | 72386 Thlr. | 16 Sgr. | 1 Pf. |

Die Ausgaben in demselben Zeitraume waren:

A. Betriebs-Verwaltungskosten . . . . . 677 Thlr. 27 Sgr. 4 Pf.

B. Allgemeine Betriebskosten, und zwar:

| Tit. | | Thlr. | Sgr. | Pf. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| I. | Unterhaltung der Bahnhöfe u. Zwischenstationen | 5 | 26 | 6 | | | |
| II. | Gehalte der Bahnhofsbeamten und Arbeiter | 3333 | 2 | — | | | |
| III. | Gehalte der Maschinisten, Heizer u. Bremser | 3286 | 15 | 2 | | | |
| IV. | Gehalte der Kontroleurs u. d. Empfangspersonals | 1490 | — | — | | | |
| V. | Gehalte d. Wagenbegleitungs-Personals | 1191 | 27 | — | | | |
| VI. | Gehalte des Güterabfertigungs-Personals | 602 | — | — | | | |
| VII. | Heizung u. Erleuchtung der Lokomotive | 14190 | 20 | 8 | | | |
| VIII. | Reparatur d. Lokomotive | 3687 | 24 | 7 | | | |
| IX. | Utensilien u. Bedürfnisse in den Werkstätten | 996 | 19 | 5 | | | |
| X. | Unterhaltung der Wagen | 913 | 13 | 10 | | | |
| XI. | Unkosten der Personenabfertigung | 521 | 15 | 8 | | | |
| XII. | Unkosten der Güterabfertigung | 886 | 28 | 10 | | | |
| XIII. | Bekleidung d. Personals | 5826 | 7 | 3 | | | |
| XIV. | Heizung u. Beleuchtung | 404 | 21 | — | | | |
| XV. | Bahnpolizei u. Signale | 401 | 9 | 7 | | | |
| XVI. | Extraordinaria | 329 | 3 | 8 | 38067 „ | 25 „ | 2 „ |
| | Außerdem laut besonderer Rechnung für Coaks eigener Fabrikation | | | | 2382 „ | 21 „ | 9 „ |
| | Zusammen | | | | 41128 Thlr. | 14 Sgr. | 3 Pf. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Darunter sind: | | | |
| a. für den eigentlichen Betrieb . . . | 28265 Thlr. | 13 Sgr. | 4 Pf. |
| b. für dauernde Anschaffungen und Einrichtungen . . . . . . . . . . . | 12863 „ | — „ | 11 „ |
| Da nun in diesem Zeitraume die Einnahmen | 72386 „ | 16 „ | 1 „ |
| betrugen, die eigentlichen Betriebsausgaben aber sich auf . . . . . . . . . . . . . . . | 28265 „ | 13 „ | 4 „ |
| beliefen, so ergab sich beim eigentlichen Bahnbetriebe ein Ueberschuß von . . . . . . . | 44121 Thlr. | 2 Sgr. | 9 Pf. |
| Will man nun hiervon noch, streng genommen, die in dieser Zeitperiode ausgegebenen Bahn-Unterhaltungskosten, welche . . . . | 11629 „ | 12 „ | 7 „ |
| betrugen, abrechnen, so blieb noch immer ein Ueberschuß von . . . . . . . . . . . | 32491 Thlr. | 20 Sgr. | 2 Pf. |
| oder 45 Prozent der Brutto-Einnahme, und es beliefen sich alsdann sämmtliche Kosten auf | 39894 „ | 25 „ | 11 „ |
| oder 55 Prozent der Brutto-Einnahme. | | | |

Wenn aber *beide Perioden des Jahres* 1841 *zusammengeworfen werden*, so stellt sich nachstehendes Ergebniß heraus:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Der Gesammt-Brutto-Ertrag ist . . | 74233 Thlr. | 29 Sgr. | 6 Pf. |
| Die Gesammtausgabe beträgt 51930 Thlr. 22 Sgr. 2 Pf. | | | |
| und zwar a. für den eigentlichen Betrieb . . | 33601 „ | 26 „ | 2 „ |
| b. dauernde Anschaffungen und Einrichtungen 18328 Thlr. 26 Sgr. — Pf. | | | |
| Bleibt Ueberschuß beim eigentlichen Bahnbetriebe . . . . . . . . . . . . . . | 40632 Thlr. | 3 Sgr. | 4 Pf. |
| und wenn man, streng genommen, die Bahn-Unterhaltungskosten für das ganze Jahr zu den übrigen Betriebsausgaben ad | 33601 Thlr. | 26 Sgr. | 2 Pf. |
| hinzurechnet mit . . . . . . . . . . | 15061 „ | 2 „ | 11 „ |
| so würde die Gesammtausgabe sich stellen auf | 48662 Thlr. | 29 Sgr. | 1 Pf. |
| und es würde von obiger Gesammt-Brutto-Einnahme ad . . . . . . . . . . . . . | 74233 „ | 29 „ | 6 „ |
| ein Ueberschuß verbleiben von . . . . . . | 25571 Thlr. | — Sgr. | 5 Pf. |

und alsdann die Kosten circa 66 Prozent, der Ueberschuß aber circa 34 Prozent der Brutto-Einnahme betragen. Nach diesem letzteren Ergebnisse sind jedoch die wirthschaftlichen Verhältnisse des Betriebes nicht zu beurtheilen, vielmehr die vorherigen Resultate der zweiten Periode dazu am geeignetsten, und zwar selbst nach Abzug der Bahn-Unterhaltungskosten, weil solche in der That für die genannte Periode ausschließlich *Baukosten* für die noch nicht fertige Bahn waren, welche dem Baufonds noch zur Last gestellt werden mußten.

Die Einnahmen in den Jahren 1842 und 1843 waren:

| Gegenstand. | 1842. Ertrag. Thlr. | sg. | pf. | 1842. Prozentsatz im Ertrag. | 1843. Ertrag. Thlr. | sg. | pf. | 1843. Prozentsatz im Ertrag. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Tit. I. Personentransport . | 196598 | 23 | 6 | 73,269 | 189932 | 15 | 9 | 58,224 |
| „ II. Nebenerträge d. Personen-Transporte . | 19550 | 7 | 9 | 7,280 | 26592 | 27 | 9 | 8,152 |
| „ III. Güter-Transport . | 49945 | 4 | 8 | 18,594 | 108232 | 24 | 1 | 33,149 |
| „ IV. Extraordinäre Einnahmen . . . . | 2463 | 7 | 11 | 0,917 | 1444 | — | 10 | 0,475 |
| Summa . | 268557 | 13 | 10 | 100 | 326202 | 8 | 5 | 100 |

Hinsichtlich der Resultate der Einnahme wäre noch zu bemerken, daß die Einnahmen im Jahre 1843 vom Personentransport nebst den dahin gehörigen Nebenerträgen gerade ⅔ Theile, die des Gütertransports aber ⅓ Theil im Ganzen ausmachen, das Verhältniß sich also gegen das des Jahres 1842, wobei die letzterwähnten Einnahmen nur den fünften Theil des Ganzen betrugen, wesentlich gebessert hat.

Die Betriebs-Einnahmen von Tit. I, II und III vertheilten sich auf die einzelnen Monate:

| Monat. | 1842. Thlr. | sg. | pf. | 1843. Thlr. | sg. | pf. | 1844. Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Januar . . . . . . . . . . . . . | 9630 | 2 | 6 | 13441 | 23 | 4 | 23542 | 10 | 6 |
| Februar . . . . . . . . . . . . | 12281 | 2 | 9 | 12973 | 28 | 5 | 25337 | 8 | — |
| März . . . . . . . . . . . . . | 13962 | 3 | — | 16009 | 12 | 3 | 28361 | 27 | — |
| April . . . . . . . . . . . . . | 17106 | 10 | 3 | 17529 | 2 | 11 | 38754 | 7 | — |
| Mai . . . . . . . . . . . . . | 24860 | 24 | — | 23761 | 17 | 11 | 44943 | 6 | — |
| Juni . . . . . . . . . . . . . | 25818 | 7 | — | 31111 | 21 | 7 | 53183 | 12 | — |
| Juli . . . . . . . . . . . . . | 31041 | 11 | — | 37697 | 11 | 3 | 65697 | 8 | — |
| August . . . . . . . . . . . . | 34959 | 21 | — | 42680 | 13 | 8 | | | |
| September . . . . . . . . . . . | 38587 | 23 | — | 39940 | 20 | — | | | |
| Oktober . . . . . . . . . . . . | 25202 | 7 | 3 | 28666 | 5 | 7 | | | |
| November . . . . . . . . . . . | 16413 | 13 | — | 32370 | 6 | 9 | | | |
| Dezember . . . . . . . . . . . | 16231 | 1 | 2 | 28575 | 23 | 11 | | | |
| Zusammen | 266094 | 5 | 11 | 324758 | 7 | 7 | | | |

Die Betriebs-Ausgaben in den Jahren 1842 und 1843 waren dagegen:

| Nr. | Gegenstand. | 1842. Betrag. Thlr. | sg. | pf. | 1842. Prozentsatz der Ausgabe. | 1842. Prozentsatz der Einnahmen ad 268337 Thaler. | 1842. Kostenbetrag pro Meile von 24122 zurückgelegten Meilen Thlr. | sg. | pf. | 1843. Betrag. Thlr. | sg. | pf. | 1843. Prozentsatz der Ausgabe. | 1843. Prozentsatz der Einnahmen ad 326202 Thaler. | 1843. Kostenbetrag pro Meile von 27206 zurückgelegten Meilen. Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Tit. I. Bahn-Unterhaltungskosten.** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Gehalte und Bureaukosten | | | | | | | | | 28785 | 13 | — | 17,74 | 8,82 | | | |
| 2 | Außergewöhnliche Hülfsleistung zur Unterhaltung des Bahnkörpers | | | | | | | | | 7178 | 6 | 2 | 4,42 | 2,17 | | | |
| 3 | Beschaffung der Materialien für die Unterhaltung desselben | | | | | | | | | 2673 | 9 | 11 | 1,65 | 0,81 | | | |
| 4 | Instandhaltung der Kunstwerke inkl. Materialien | 38491 | 2 | 2 | 24,091 | 14,332 | 1 | 18 | — | 988 | 3 | 7 | 0,61 | 0,30 | | | |
| 5 | Geräthe und Werkzeuge | | | | | | | | | 1365 | 15 | 4 | 0,84 | 0,41 | | | |
| 6 | Unterhaltung der Bahnwärterhäuser | | | | | | | | | 277 | 7 | 4 | 0,17 | 0,08 | | | |
| 7 | Unterhaltung der Bahn in den Bahnhöfen | | | | | | | | | 963 | — | — | 0,59 | 0,29 | | | |
| 8 | Extraordinaria | | | | | | | | | 434 | 27 | 8 | 0,27 | 0,13 | | | |
| | Zusammen Tit. I. | 38491 | 2 | 2 | 24,091 | 14,332 | 1 | 18 | — | 42665 | 23 | — | 26,30 | 13,01 | 1 | 17 | — |
| | **Tit. II. Transportkosten.** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 9 | Heizung, Speisung und Putzen der Lokomotive | 41844 | 7 | 2 | 26,190 | 15,571 | | | | 40803 | 19 | 2 | 25,15 | 12,47 | | | |
| 10 | Reparaturen und Erhaltung derselben | 16023 | 21 | 7 | 10,029 | 5,960 | | | | 9290 | 17 | 6 | 5,72 | 2,84 | | | |
| 11 | Utensilien u. Bedürfnisse in den Werkstätten | 5264 | 29 | — | 3,295 | 1,960 | | | | 4801 | 26 | 7 | 2,06 | 1,47 | | | |
| 12 | Instandhaltung der Wagen | 5917 | 20 | 6 | 3,703 | 2,249 | | | | 4966 | 18 | 3 | 3,66 | 1,32 | | | |
| 13 | Gehalte und Löhne der Lokomotivführer, Heizer u. s. w. | 10811 | 11 | 6 | 6,766 | 4,025 | | | | 12209 | 14 | 4 | 7,53 | 3,74 | | | |
| 14 | Desgl. des Wagenbegleitungs-Personals | 3972 | 23 | 6 | 2,486 | 1,460 | | | | 4847 | 14 | — | 2,99 | 1,49 | | | |
| | Zusammen Tit. II. | 83834 | 23 | 2 | 52,471 | 31,260 | 3 | 14 | 3 | 76919 | 19 | 10 | 47,40 | 23,52 | 2 | 24 | 9 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Tit. III. Bahnhofs-, Empfangs-, Abfertigungs-, Fuhr- u. Verladungskosten.** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 15 | Kosten der Bahnhöfe inkl. Extrahülfe . . | 11110 | — | — | 6,957 | 4,137 | | | | 13449 | — | 6 | 8,29 | 4,12 | | | |
| 16 | Kosten des Kontrol-, Empfangs- und Güter-Expeditions-Personals . . . . . | 7572 | 24 | 5 | 5,640 | 2,820 | | | | 8442 | 12 | 6 | 5,45 | 2,71 | | | |
| 17 | Unkosten der Personenabfertigung . . . | 585 | 3 | — | 0,328 | 0,198 | | | | 1173 | 6 | 1 | 0,72 | 0,36 | | | |
| 18 | Unkosten der Güterabfertigung . . . . | 666 | 22 | 9 | 0,416 | 0,246 | | | | 5000 | 9 | 1 | 3,08 | 1,53 | | | |
| | Zusammen Tit. III. | 19934 | 20 | 2 | 12,441 | 7,401 | — | 24 | 9 | 28464 | 29 | — | 17,54 | 8,72 | 1 | 1 | 5 |
| | **Tit. IV. Allgemeine Kosten.** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 19 | Für Heizung und Beleuchtung . . . . | 3798 | 7 | — | 2,377 | 1,414 | | | | 2271 | 5 | — | 1,40 | 0,69 | | | |
| 20 | Bekleidung . . . . . . . . . . . | 3908 | 8 | 4 | 2,471 | 1,470 | | | | 4920 | 5 | 2 | 3,03 | 1,50 | | | |
| 21 | Bauliche Unterhaltung . . . . . . . | 2548 | 29 | 11 | 1,596 | 1,919 | | | | 4449 | 28 | 10 | 2,74 | 1,36 | | | |
| 22 | Bahnpolizei . . . . . . . . . . | 782 | 20 | 4 | 0,489 | 0,292 | | | | 253 | 28 | 10 | 0,16 | 0,07 | | | |
| 23 | Allgemeine Verwaltung . . . . . . . | 4255 | 14 | 9 | 2,664 | 1,581 | | | | 1072 | 24 | 3 | 0,66 | 0,32 | | | |
| 24 | Ad Extraordinaria . . . . . . . . | 2361 | 26 | 4 | 1,400 | 0,888 | | | | 1247 | 17 | 2 | 0,77 | 0,38 | | | |
| | Zusammen Tit. IV. | 17655 | 16 | 8 | 10,997 | 6,597 | — | 21 | 9 | 14215 | 19 | 3 | 8,76 | 4,32 | — | 15 | 8 |
| | Ueberhaupt Ausgaben | 159916 | 2 | 2 | 100 | 59,546 | 6 | 18 | 9 | 162266 | 1 | 1 | 100 | 49,57 | 5 | 28 | 10 |
| | Die Einnahme betrug | 268557 | 13 | 10 | | | | | | 326202 | 8 | 5 | | | | | |
| | Die Ausgabe war dagegen | 159916 | 2 | 2 | | | | | | 162266 | 1 | 1 | | | | | |
| | Mithin Ueberschuß | 108641 | 11 | 8 | | | | | | 163936 | 7 | 4 | | | | | |

Die Betriebs-Ausgaben zerfallen also nach dem Vorhergehenden in solche:

I. für die Bahnunterhaltung;

II. „ „ Transportkosten;

III. „ „ Bahnhofs-, Empfangs-, Verladungs-, Fuhr- und Abfertigungskosten;

IV. „ „ allgemeinen Kosten.

Die **Bahn-Unterhaltungskosten** betrugen im Jahre 1842 24 Prozent der gesammten Ausgabe und 14 Prozent der Einnahme, während sie im Jahre 1843 26 Prozent der Ausgabe und nur 13 Prozent der Einnahme in Anspruch nahmen. Daraus wurden allein Löhne, die feststehenden, wie die außergewöhnlichen von Köln bis Aachen, und die feststehenden des Bahnwärter-Personals bis zur Grenze für die zwei letzten Monate, so wie die Instandhaltung der Kunstbauten bestritten; nur die Kosten der außergewöhnlichen Unterhaltung der neuen Bahnstrecke von Aachen bis zur Grenze sind für die zwei Monate der Benutzung derselben im Jahre 1843 und werden auch jetzt noch aus dem Baufonds verausgabt, bis diese Strecke als vollständig beendigt angesehen werden kann.

Selbst mit Hinzurechnung dieser Kosten würde die Unterhaltung und polizeiliche Beaufsichtigung der Bahn im Jahre 1843 den Durchschnittsbetrag von 4000 Thlr. pro Meile noch nicht erreichen, was in Betracht ihrer Neuheit und der Erhaltung der vielen durch die besiegten Terrain-Schwierigkeiten hervorgerufenen hohen Dämme und tiefen Einschnitte gewiß nicht zu hoch erscheinen wird.

Die **Transportkosten**, welche die Lokomotiv- und Personen- und Güterwagen-Verwendung, die Speisung und Unterhaltung derselben und die Löhnung des gesammten Maschinen- und Wagenbegleitungs-Personals in sich begreifen, haben im Jahre 1843 47½ Prozent in der Gesammt-Ausgabe und 23½ Prozent in der Einnahme betragen; es sind auf diesen Ausgabetitel insbesondere bedeutende Ersparnisse gegen die bezüglichen Kosten des Vorjahres erzielt worden, in welchem dafür 52 Prozent der Ausgabe und 31 Prozent der Einnahme verwendet wurden.

Diese günstigen Resultate einer so beträchtlichen Minderausgabe wurden erzielt durch:

1) Ersparung von Coaks in Folge angebrachter Verbesserungen an den Lokomotiven, Mehrgebrauch von Eschweiler Coaks eigener Fabrikation und zumal der Betheiligung der Maschinisten und Heizer an den Coaks-Ersparnissen mittelst Prämien-Bewilligung;
2) Ersparung von Schmieröl, ebenfalls in Folge ähnlicher Betheiligung und Prämien-Bewilligung;
3) Anlage eines Materialien-Magazins und Lieferung der erforderlichen Reparatur-Materialien und Utensilien dem Mindestfordernden auf Submission;
4) strengere Beaufsichtigung der Werkstätten und zweckmäßige Benutzung der Arbeitskräfte im Allgemeinen.

Es dürfte hier am rechten Orte sein, einige Nachrichten über die Leistungen und den Bedarf der der Gesellschaft zugehörigen Lokomotive seit der Eröffnung der Bahn zwischen Köln und Aachen am 6. September 1841 bis zum Schlusse des Jahres 1843 zu geben. Nachstehende Uebersicht weis't die speziellen Leistungen einer jeden Maschine, so wie auch ihre Ruhe- und ihre Reparaturzeit nach.

| Laufende Nr. | Namen der Lokomotive. | Vom 1. September bis Ende 1841. | | | | | | 1842. | | | | | | 1843. | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Zurückgelegte Meilenzahl. | Anzahl der Tage, an welchen die Maschine sich befand: | | | | | Zurückgelegte Meilenzahl. | Anzahl der Tage, an welchen die Maschine sich befand: | | | | | Zurückgelegte Meilenzahl. | Anzahl der Tage, an welchen die Maschine sich befand: | | | |
| | | | im Zugdienst. | im Reservedienst. | im Ruhestand. | in Reparatur. | Summa. | | im Zugdienst. | im Reservedienst. | im Ruhestand. | in Reparatur. | Summa. | | im Zugdienst. | im Reservedienst. | in Reparatur u. im Ruhestand. | Summa. |
| 1 | Atlas . . . . | 199 | 16 | 95 | 5 | 6 | 122 | 721 | 64 | 122 | 67 | 112 | 365 | 1240 | 141 | 5 | 219 | 365 |
| 2 | Pluto . . . . | 504 | 28 | 47 | 22 | 25 | 122 | 1690 | 87 | 164 | 47 | 67 | 365 | 2755 | 240 | 39 | 86 | 365 |
| 3 | Phönix . . . . | 351 | 19 | 51 | 23 | 29 | 122 | 1490 | 69 | 163 | 81 | 52 | 365 | 257 | 14 | 10 | 341 | 365 |
| 4 | Karolus magnus . | — | — | — | — | — | — | 775 | 39 | 18 | 13 | 295 | 365 | 1303 | 76 | 8 | 281 | 365 |
| 5 | Rhein . . . . | 1069 | 58 | 6 | 27 | 31 | 122 | 3398 | 177 | 39 | 76 | 73 | 365 | 1701 | 149 | 6 | 210 | 365 |
| 6 | Herkules . . . | 1193 | 67 | 4 | 14 | 37 | 122 | 3244 | 167 | 25 | 74 | 99 | 365 | 2431 | 204 | 7 | 154 | 365 |
| 7 | Vorwärts . . . | 794 | 45 | 3 | 26 | 48 | 122 | 2749 | 115 | 69 | 69 | 112 | 365 | 2747 | 151 | 16 | 198 | 365 |
| 8 | Merkur . . . . | 876 | 48 | 39 | 16 | 29 | 122 | 1770 | 88 | 64 | 48 | 165 | 365 | 3210 | 183 | 14 | 168 | 365 |
| 9 | Agrippina . . . | 198 | 11 | 8 | 16 | 87 | 122 | 2872 | 73 | 76 | 93 | 123 | 365 | 1786 | 103 | 9 | 253 | 365 |
| 10 | Vulkan . . . . | 514 | 26 | 49 | 21 | 26 | 122 | 1838 | 100 | 92 | 68 | 105 | 365 | 1987 | 119 | 17 | 229 | 365 |
| 11 | Achilles . . . | — | — | — | — | — | — | 1599 | 49 | 46 | 40 | 57 | 192 | 2271 | 128 | 4 | 233 | 365 |
| 12 | Hektor . . . . | — | — | — | — | — | — | 1976 | 60 | 54 | 54 | 66 | 234 | 2162 | 123 | 4 | 238 | 365 |
| 13 | Jupiter . . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1647 | 157 | 21 | 113 | 291 |
| 14 | Mars . . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1708 | 171 | 8 | 105 | 284 |
| | Summa | 5698 | 318 | 302 | 170 | 308 | 1089 | 24122 | 932 | 730 | 730 | 1326 | 4076 | 27205 | 1959 | 168 | 2828 | 4955 |

Auf die 500 Personenzüge, welche im Jahre 1841 zurückgelegt wurden, kommen, da die Strecke von Köln nach Aachen 9½ Meilen beträgt, zwar nur 4625 statt der im Vorstehenden angegebenen 5361 zu stehen, für die übrigen 736 Meilen kommt für 82 Fahrten jedesmal eine zweite Lokomotive in Berechnung, welche zur Vermehrung der Zugkraft vorgespannt werden mußte.

Die im Jahre 1841 vorhandenen neun Lokomotive waren 620 Tage in Dienstthätigkeit, 170 Tage in Ruhestand und 308 Tage in Reparatur.

Im Jahre 1842 wurden von den 12 Lokomotiven vor den Zügen 24122 Meilen zurückgelegt, wovon

| | |
|---|---|
| 18126 | auf die Personenzüge, |
| 3294 | „ „ Güterzüge, |
| 772 | „ „ Extrazüge, |
| 1930 | „ „ Bauzüge |

fallen.

**Diese Anzahl Meilen, in die Gesammtausgabe eingetheilt, stellt das Resultat der Gesammtkosten eines Zuges durchschnittlich auf 6 Thlr. 18 Sgr. 9 Pf. pro zurückgelegte Meile.**

**1843 waren die 14 Maschinen während 2127 Tagen in Dienstthätigkeit, während 2828 Tagen aber im Ruhestand oder in Reparatur.**

In jenen 2127 Arbeitstagen legten sie:

| | | |
|---|---|---|
| für die Beförderung der | Personenzüge | 15439 Meilen, |
| „ „ „ | „ Güterzüge | 7303 „ |
| „ „ „ | von Extrazügen | 404 „ |
| „ „ „ | „ Bauzügen | 4059 „ |
| | überhaupt . | 27205 Meilen |

zurück.

Darauf wurden an Coaks verwendet:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| zu den Personenzügen . | 31903 Ztr. | oder | 2 Ztr. | 7 Pfd. | pro Meile, |
| „ „ Güterzügen . . | 19749 „ | „ | 2 „ | 70 „ | „ „ |
| im Reservedienst . . . | 3378 „ | „ | — „ | — „ | „ „ |
| zu den Extrafahrten . | 1186 „ | „ | 2 „ | 93 „ | „ „ |
| „ „ Bauzügen . . | 7550 „ | „ | 1 „ | 86 „ | „ „ |
| Zusammen . | 63766 Ztr. | oder | 2 Ztr. | 34 Pfd. | pro Meile. |

Im Jahre 1842 betrug dagegen die Verwendung auf 24122 Meilen 71066 Ztr. oder 2 Ztr. 94 Pfd. pro Meile; pro 1843 also weniger 7300 Ztr., und 60 Pfd. pro Meile.

Nach dem Maaßstabe der Verwendung fürs Jahr 1842 würde sich das Verhältniß der Coaks-Konsumtion pro 1843 für 27206 Meilen auf

| | |
|---|---|
| | 80152 Ztr. |
| herausgestellt haben, wogegen wirklich nur verwendet wurden . | 63765 „ |
| also weniger . | 16387 Ztr. |

oder 20 Prozent gegen den früheren Bedarf.

Unter Anwendung der diesfalls eingeführten Spezial-Kontrole und nach Grundlage der ermittelten Normal-Bedarfsätze für den Lokomotivedienst sind durch die Bemühungen der an den Ersparnissen mit Prämien betheiligten Lo-

komotivführer und Heizer in der Wirklichkeit erspart worden 6870 Ztr. Coaks zum durchschnittlichen Werthbetrag von 13 Sgr . . . . = 2977 Thlr.

Davon erhielten an Prämien:

die Lokomotivführer . . . . . . . . 475 Thlr.

die Heizer . . . . . . . . . . . . . 380 „

855 „

und es blieben erspart für die Gesellschaft . 2122 Thlr.

mit dem noch weit wichtigeren Erfolge einer unumstößlichen Erfahrung über die benöthigten, sehr erheblich verminderten Bedarfs-Quanta.

Nicht minder als aus dieser Veranlassung sind auch aus derjenigen der Anwendung von Dampf-Expansions-Vorrichtungen an den Lokomotiven wesentliche Ersparnisse in der Coaksverwendung erzielt worden, wobei die Resultate, welche in dieser Beziehung die beiden 14zölligen Lokomotive mit gekuppelten Rädern, Jupiter und Mars, aus der Fabrik von Regnier Poncelet in Lüttich, herbeigeführt haben, erwähnungswerth sind.

Der Gebrauch des Knochenöls zum Schmieren der Lokomotive und der sich warm laufenden Wagenachsenlagen wurde im Jahre 1843 ebenfalls einer speziellen Kontrole mit Prämienbewilligung an die Lokomotiv- und Bremsenführer für erzielte Ersparnisse unterzogen, da die Kosten dafür in den früheren Jahren eine der ersten Stellen in den Ausgabe-Positionen einnahmen.

Die Verwendung im Jahre 1842 hatte auf 24122 Nutzmeilen 9282 Quart

betragen, oder $\frac{38}{100}$ Quart pro Meile.

Im Jahre 1843 wurden dagegen auf 27206 Nutzmeilen nur verbraucht . . . . . . . . . . . . . . 8922 „

oder 360 Quart weniger zu $\frac{33}{100}$ Quart pro Meile.

Nimmt man an, daß, nach dem früheren Verwendungsmaaßstabe berechnet, im Jahre 1843 . . . . . . 10468 „

verbraucht worden wären, so beträgt der Minderverbrauch 1546 „

oder 15 Prozent.

Nach Grundlage gewisser Normal-Bedarfsätze wurde unter Anwendung der desfallsigen Spezialkontrole während des Jahres 1843 an Knochenöl erspart:

a. durch die Lokomotivführer . . . . . . . . . . 2385 Quart,

b. „ „ Bremsenführer . . . . . . . . . . 600 „

zusammen . 2985 Quart,

zum Werthbetrage von à 15 Sgr. von . . . . . . 1493 Thlr.

An Prämien wurden für die erzielten Ersparnisse gezahlt . 430 „

mithin für die Gesellschaft rein erspart . 1063 Thlr.

Außer der Beförderung der Personen und Güter haben die Leistungen der Lokomotive im Jahre 1843 sich auch noch auf diejenige des Transports von 2384 Schachtruthen Kies mittelst 454 Zügen, welche eine Transportmasse von 381500 Ztr. darstellen, und des Transports von andern Bau- und Betriebsmaterialien zum Belange von 24000 Ztr., ausgedehnt, überhaupt also noch 405500 Ztr. über die Bahn, größtentheils vom Müzenicher Einschnitt,

in der Richtung nach Aachen und von Köln bis in die Baustrecke hinter Aachen geschafft, wovon die Kosten mit in den, sub Tit. II. der Betriebsübersicht aufgeführten, 76919 Thlr. enthalten sind.

Ueber die Coaksbereitung und Verwendung wäre Folgendes anzuführen.

Zu den Probefahrten auf der Bahn zwischen Köln und Aachen während des August 1841 und in der ersten Zeit des Bahnbetriebes auf dieser Strecke wurde theils Lütticher, theils Coaks von der Roer verwendet. Der erstere, für den Lokomotiv-Bedarf vorzüglichere und am Ort der Produktion auch wohlfeilere, wurde durch den Transport per Achse und die dadurch entstehende Zerbröckelung zu theuer, daher man sich auf den Verbrauch von Roer-Coaks beschränken mußte.

Die am Eschweiler Bahnhofe eingerichtete Coaksbrennerei mit 6 Oefen wurde im September in Thätigkeit gesetzt und lieferte bis zum Schlusse des

| | | |
|---|---|---|
| Jahres 1841 | 6292 | Ztr. |
| von der Roer wurden geliefert | 22965 | „ |
| von Lüttich | 1145 | „ |
| Gesammtzufuhr | 30402 | Ztr. |
| hierzu noch Vorräthe von der früheren Zeit, einschließlich noch nachzuweisender Abfälle | 1750 | „ |
| Zusammen | 32152 | Ztr. |
| Verwendet wurden pro August bis Ende des Jahres zu den Probefahrten und für den Fahrdienst überhaupt | 20404 | „ |
| wonach ein Bestand verblieb von | 11748 | Ztr. |

Die in den Wintermonaten mit 2, in den Sommermonaten aber mit 3 Oefen betriebene Coaksbrennerei der Gesellschaft zu Eschweiler lieferte einstweilen nur den ungefähren Bedarf für die Fahrten in der Richtung von Aachen nach Köln, theils weil es nicht zu vermeiden war, die Coaks vor der Aufnahme auf den Tender nach entfernten Stationen auf der Bahn zu schleppen, theils aber auch, weil die Auswahl der Kohlen von den Eschweiler Bergwerken, welche sich zur Coaksverfertigung für den Lokomotiv-Bedarf eigneten, noch ihre Schwierigkeiten hatte, und man bei den desfallsigen Auswahl- und Mischungsversuchen mit um so mehr Vorsicht zu Werke gehen mußte, als die aus den Eschweiler Kohlen gebackenen Coaks die Eigenschaft hatten, leicht Schlacken an den Rösten der Maschinen anzusetzen und auf solche Weise den erforderlichen Zug zur Dampfentwickelung verhinderten. Es war daher viel Uebung von Seiten der Lokomotivführer und Heizer nothwendig, um mit diesen sich übrigens gut backenden und fester als die von der Roer sich gestaltenden Coaks zurechtzukommen, daher die Roer-Coaks nicht zu entbehren waren, wiewohl solche natürlich theurer als die in der eigenen Brennerei verfertigten zu stehen kamen.

Nach den Durchschnittsberechnungen betrug, die sämmtlichen Bereitungskosten inbegriffen, die Herstellung Eschweiler Coaks aus eigener Bereitung pro Zentner von 107 Pfd. für das Jahr 1841 12 Sgr., wohingegen die Roer-Coaks im Jahre 1841, in das Magazin des Bahnhofes zu Köln gelie-

Digitized by Google

fert, auf 16 Sgr. pro 100 Pfd. zu stehen kamen. Sie gaben außerdem durch das Tragen aus den Schiffen und das Aufschütten in Haufen vielen Abfall, was bei den Coaks aus eigener Fabrikation dadurch vermieden wurde, daß dieselben so viel als möglich in den Original-Verpackungskörben zur Ausschüttung auf den Tender gelangten.

Das Produkt an Coaks war im Jahre 1841 etwa nur 55 bis 59 Prozent, die bei der Fabrikation entstehenden kleinen Coaksstücke abgerechnet. Im Jahre 1842 lieferte die Verwendung und Verrechnung der angeschafften Coaks folgende Resultate:

| | Coaks von der Roer. Ztr. | Coaks von Eschweiler. Ztr. | Zusammen. Ztr. |
|---|---|---|---|
| Bestand und Zugang pro 1842 | 52858 | 32809 | 85667 |
| Verbrauch für den Lokomotiv-Bedarf | 42357 | 28709 | 71066 |
| Desgleichen in den Werkstätten | 2302 | 1656 | 3958 |
| Verkauf | — | 244 | 244 |
| Differenz im Gewicht und Abfall | 304 | 146 | 450 |
| Summa | 44960 | 30755 | 75718 |
| Bestand am Schlusse des Jahres 1842 | 7895 | 2054 | 9949 |

Die Kosten der Roer-Coaks betrugen etwa 14 Sgr. pro Zentner bis ins Magazin in Köln gelagert, diejenigen der Eschweiler Coaks aber 11 Sgr. pro Zentner zu Eschweiler und 13 Sgr. nach Köln geschafft.

| | | |
|---|---|---|
| Einschließlich des Bestandes von | | 9949 Ztr. |
| und des Zugangs pro 1843 von | | 66427 „ |
| war die Haupteinnahme an Coaks im Jahre 1843 | | 76376 Ztr. |
| woven zum Lokomotiv-Verbrauch in den Werkstätten | 63766 Ztr. | |
| und für die stehende Maschine | 5588 „ | |
| verkauft | 975 „ | |
| zusammen verwendet wurden | | 70329 „ |
| mithin ein Bestand am Jahresschlusse von | | 6047 Ztr. |

Der obige Zugang resp. Bestand war hervorgegangen durch:

| | |
|---|---|
| 1) kontraktliche Lieferungen von Roer-Coaks | 49967 Ztr. |
| 2) selbstverfertigte Coaks in den Eschweiler Oefen | 26129 „ |
| 3) versuchsweise aus Belgien bezogen | 280 „ |

Die Fabrikation der Coaks in den Oefen der Gesellschaft lieferte nachstehende Ergebnisse:

| | |
|---|---|
| angeschafft wurden Eschweiler Fettkohlen; | 40819 Ztr. |
| daraus mußten durch Reinigungsvorrichtungen an unbrauchbaren Theilen entfernt werden | 2051 „ |
| bleibt Netto-Verwendung zur Vercoaksung | 38768 Ztr. |
| abzüglich eines Bestandes an Kohlen am Schlusse des Jahres 1843 von 134 Ztr. wurden aus dieser Netto-Menge an reinen Coaks | 23760 Ztr. |

oder 62 Prozent gewonnen.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Hierzu trat ein Coaksbestand aus 1842 von . . . . | | 857 Ztr. | |
| desgleichen von ältern Beständen ad . . . . . . . . | | 315 „ | |
| | Summa . | 24932 Ztr. | |
| Davon wurden verwendet . . . . . . . | 23670 Ztr. | | |
| verkauft . . . . . . . . . . . . . . . | 975 „ | | |
| | Zusammen . . . . . | 24645 „ | |
| und als Bestand pro 1844 übernommen . | | 287 Ztr. | |

Hierbei ist der Abfall der kleinen Stücke und der Asche nicht mit einbegriffen, welcher überhaupt 5735 Ztr. betrug und theils verwerthet, theils zu Betriebszwecken verwendet wurde.

Die sämmtlichen Unkosten der Coaksfabrikation, einschließlich der Zinsen des Anlagekapitals für die Coaksöfen, beliefen sich auf 8219 Thlr., womit 23760 Ztr. gute Coaks gewonnen wurden, und wonach für diese der Preis sich auf 10 Sgr. 4½ Pf. herausstellte.

Der Preis der von der Roer bezogenen Coaks ergab sich dagegen pro 1843 noch auf fast 14 Sgr. pro Zollzentner ins Magazin geschafft, ist seitdem aber etwas heruntergegangen.

In der Tit. III aufgeführten Ausgabesumme von 28464 Thlr. 29 Sgr. im Jahre 1843 sind alle Kosten der Bahnhöfe, inklusive der außergewöhnlichen Hülfe, die Kosten der Personen- und der Güter-Expeditionen, der Kontrole über dieselbe und der durch die Zolldeklarationen und Abfertigungen hinzugekommenen Ausgaben sämmtlich enthalten; es liegt demnach in der Natur der Verhältnisse, daß sich solche, mit 8¼ Prozent von der Einnahme, um 1¼ Prozent höher als im Jahre 1842 herausstellten.

Die Tit. IV verzeichneten allgemeinen Betriebskosten im Jahre 1843, 14215 Thlr. 19 Sgr. 3 Pf., begreifen die Personal-, Bekleidungs-, die Heizungs- und Beleuchtungskosten, dann diejenigen der baulichen Unterhaltung der Gebäude auf den Bahnhöfen und des Mobiliars zu allgemeinen Zwecken, die Bahnpolizei und die extraordinären Kosten. Es sind aber darunter für das Jahr 1843 die Direktionskosten nicht enthalten, welche noch von dem Baufonds übernommen wurden. Sie mögen in runder Summe etwa 15000 Thlr. betragen.

Setzt man aber auch solche der Gesammtausgabe des Jahres 1843 von 162266 Thlr. hinzu, welche letztere ein für das erste Jahr nach Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Bahn als ganz befriedigend zu bezeichnendes Betriebsausgabe-Verhältniß von 49½ Prozent zur Einnahme darstellt, so wird sich dieses Ausgabe-Verhältniß dennoch auf nicht höher als 54 Prozent der Einnahme stellen, von welcher aber noch die Werthbeträge der Vorräthe von 6047 Ztr. Coaks mit 2560 Thlr. und der Bekleidungsgegenstände von 940 Thlr., zusammen mit 3500 Thlr., in Abzug kommen, die am Schlusse des Jahres erübrigt worden und in die Bestände des Jahres 1844 übergehen, wonach sich jener Ausgabe-Verhältnißsatz noch um 1,08 Prozent verringert und überhaupt auf etwa 53 Prozent zu stehen kommt.

Nicht minder günstig stellen sich die Hauptdurchschnitts-Kostensätze der

Betriebsausgaben pro zurückgelegte Nutzmeile, einschließlich der Kosten für die Bauzüge, heraus; sie betragen für jede Meile pro 1843:

| | | | |
|---|---|---|---|
| aus der Veranlassung der Bahnunterhaltung | 1 Thlr. | 17 Sgr. | — Pf. |
| desgl. der Transportkosten . . . . . . . | 2 „ | 24 „ | 9 „ |
| „ der Bahnhofs- und Abfertigungsausgaben . . . . . . . . . . . . . | 1 „ | 1 „ | 5 „ |
| „ allgemeiner Kosten . . . . . . . . . | — „ | 15 „ | 8 „ |
| zusammen . | 5 Thlr. | 28 Sgr. | 10 Pf. |

ein Verhältniß, welches, in Berücksichtigung der bedeutenden Steigungen der Bahn und des kostspieligen Betriebes auf einer einspurigen Bahn überhaupt, um so mehr befriedigen dürfte, als im Jahre 1842 der Durchschnittskostensatz pro Nutzmeile 6 Thlr. 18 Sgr. 10 Pf. betragen hat, sich also im Jahre 1843 um 20 Sgr. niedriger stellte.

### i. Fahrordnung, Tarif.

Nach dem neuesten Fahrplan vom 1. Mai 1844 gehen auf der Bahn in der Richtung von Köln nach Aachen und Belgien 5 verschiedene Züge, und zwar:

Vormittags:

1) Personenzug von Aachen nach Belgien;
2) Personenzug von Köln nach Belgien;
   beide stehen in Verbindung mit ganz Belgien und gehen an demselben Tage bis Ostende, Lille, Valenciennes und Namur;
3) Güterzug mit Personenbeförderung von Köln nach Aachen; Personenzug von Aachen nach Belgien geht bis Antwerpen, Brüssel und Gent.

Nachmittags:

4) Personenzug von Köln bis Lüttich, trifft um 9¼ Uhr Abends in Lüttich ein;
5) Personenzug von Köln nach Aachen, kommt um 9 Uhr Abends in Aachen an.

In der Richtung von Belgien und Aachen nach Köln.

Vormittags:

1) Güterzug von Verviers nach Aachen, mit Personenbeförderung von Herbesthal nach Aachen in der II. und III. Wagenklasse;
2) Personenzug von Aachen nach Köln;
3) Güterzug mit Personenbeförderung von Lüttich nach Aachen und Köln.

Nachmittags:

4) Personenzug von ganz Belgien nach Köln;
5) Personenzug von Lüttich nach Aachen.

Mit den Güterzügen werden auch Personen in drei Wagenklassen beför-

dert, von den Zwischenstationen aber nur in so weit noch Raum vorhanden ist.

Bei der Einfahrt in Preußen erfolgt die Revision der Wagen an der Grenze zu Herbesthal, diejenige des Gepäcks aber nach Maaßgabe der Bestimmungen der Reisenden zu Herbesthal, Aachen oder Köln. Bei der Einfahrt in Belgien erfolgt die Wagen- und Gepäck-Revision zu Verviers.

Hinsichtlich der Tarife sind zwei anzuführen, nämlich der von Köln bis Herbesthal geltende und der für die Benutzung der Belgischen Eisenbahnen gemeinschaftlich entworfene Tarif.

## A. Für den inneren Verkehr auf der Eisenbahn zwischen Köln und Herbesthal.

### a. Personen-Tarif.

(In Silbergroschen.)

| | bis Müngersdorf. | | | bis Königsdorf. | | | bis Horrem. | | | bis Buir. | | | bis Düren. | | | bis Langerwehe. | | | bis Eschweiler. | | | bis Stolberg. | | | bis Aachen. | | | bis Herbesthal. (Eupen.) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | I. | II. | III. | I. | II. | III. | I. | II. | III. | I. | II. | III. | I. | II. | III. | I. | II. | III. | I. | II. | III. | I. | II. | III. | I. | II. | III. | I. | II. | III. |
| Von Köln | 6 | 4 | 3 | 12 | 9 | 6 | 16 | 12 | 8 | 26 | 20 | 13 | 35 | 25 | 18 | 42 | 30 | 21 | 48 | 36 | 24 | 52 | 40 | 26 | 60 | 45 | 30 | 76 | 56 | 38 |
| Müngersdorf | | | | 6 | 4 | 3 | 10 | 7 | 5 | 20 | 15 | 10 | 30 | 22 | 15 | 36 | 27 | 18 | 42 | 30 | 21 | 46 | 34 | 23 | 55 | 40 | 27 | 70 | 52 | 35 |
| Königsdorf | | | | | | | 4 | 3 | 2 | 15 | 10 | 7 | 24 | 17 | 12 | 30 | 22 | 15 | 36 | 27 | 18 | 40 | 30 | 20 | 50 | 37 | 25 | 66 | 48 | 33 |
| Horrem | | | | | | | | | | 10 | 7 | 5 | 20 | 15 | 10 | 26 | 20 | 13 | 32 | 24 | 16 | 35 | 25 | 18 | 45 | 35 | 22 | 60 | 45 | 30 |
| Buir | | | | | | | | | | | | | 8 | 6 | 4 | 16 | 12 | 8 | 24 | 17 | 12 | 26 | 20 | 13 | 35 | 25 | 18 | 50 | 37 | 25 |
| Düren | | | | | | | | | | | | | | | | 8 | 6 | 4 | 15 | 10 | 7 | 20 | 15 | 10 | 25 | 20 | 13 | 40 | 30 | 20 |
| Langerwehe | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 4 | 3 | 10 | 8 | 5 | 18 | 14 | 9 | 34 | 24 | 17 |
| Eschweiler | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 4 | 3 | 2 | 12 | 9 | 6 | 28 | 22 | 14 |
| Stolberg | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 8 | 6 | 4 | 24 | 18 | 12 |
| Aachen | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 16 | 12 | 8 |

## Bemerkungen.

1) Zu Königsdorf und Horrem sind bequeme Personenwagen aufgestellt, welche gleich nach Ankunft der Bahnzüge nach Bergheim et vice versa abgehen und die Person nebst Effekten für 6 Sgr. befördern.

Eben so an der Zwischenstation bei Eschweiler, zu dem Preise von 2½ Sgr. Zu Köln, Aachen und Düren bestehen ebenfalls Lokalwagen zur Beförderung der Passagiere zwischen den Bahnhöfen und den Städten. Die Tarife sind an den Stationen angeheftet.

2) Die Reisenden erhalten den Zutritt in die Versammlungslokale der Stationshäuser nur gegen Vorzeigung der gelösten Fahrzettel. Nach dem dritten Abfahrtszeichen wird Niemand mehr zugelassen.

3) Den Fahrzettel muß jeder Reisende bei sich führen und ihn jederzeit zur Revision oder Abgabe bereit halten. Der an dem Zettel befindliche, zur Kontrole bestimmte Koupon darf nur durch den Schaffner getrennt werden; Zettel ohne Koupon sind beim Einsteigen in die Wagen ungültig. — Der Fahrzettel ist nur für die darauf mit einem Stempel bezeichnete Fahrt gültig, und der Empfänger hat solchen gleich beim Empfange zu prüfen, ob derselbe auf die beabsichtigte Fahrt lautet. Bezahltes Fahrgeld wird nicht zurückgegeben.

4) Eine durch besondere Ereignisse unterbrochene Fahrt berechtigt nur zur Beförderung mit einem folgenden Zuge. Wer ohne Fahrzettel befunden wird, hat das Fahrgeld auf die ganze Länge der Bahn für den Platz, auf welchem er sich befindet, nachzuzahlen.

5) Umtausch eines Fahrzettels zu einer späteren Fahrt kann nur in erweislichen Krankheitsfällen Statt finden, wenn der Koupon von demselben noch nicht abgerissen ist. Ist der Koupon abgerissen oder wünscht man von einer Zwischenstation in einer besseren Wagenklasse weiter zu fahren, so ist zu einem Zettel II. Klasse noch ein Zettel III. Klasse, zu einem Zettel III. Klasse noch ein zweiter Zettel der gleichen Klasse zu nehmen, um in die I. resp. II. Klasse aufgenommen zu werden, wenn der Raum es gestattet.

6) Kleine Kinder, welche im Arm getragen werden müssen, sind frei. Kinder unter 10 Jahren können mit Zetteln III. Klasse in Wagen I. und II. Klasse mitgenommen werden, unter der Bedingung, daß ihre Angehörigen sie zwischen die Kniee oder auf den Schooß nehmen. In III. Klasse genügt für ein solches Kind nebst der Person, welche es begleitet, ein gemeinschaftliches Billet II. Klasse. Zwei Kinder nehmen bei der Fahrt in Wagen III zusammen einen Fahrzettel dieser Klasse. Kinder unter 10 Jahren bezahlen auf dem III. Platze die Hälfte der Preise.

7) In der I. Wagenklasse können Abtheilungen zu 8 Personen, in der II. Klasse Abtheilungen zu 10 und 15 Personen genommen werden. Die Zettel müssen mindestens 2 Stunden vor der Abfahrt gelöst sein. Auf den Anhaltestellen und überall, wo der Zudrang bei den Abferti-

gungsstellen bedeutend ist, muß das bestimmte Fahrgeld in Bereitschaft gehalten werden, da zum Wechseln größerer Geldstücke keine Zeit bleibt, und hat es Jeder sich selbst zuzuschreiben, wenn er durch Verabsäumung dieser nothwendigen Vorbereitung hinten angesetzt oder zurückgelassen werden muß.

8) Das Tabakrauchen in der I. Wagenklasse ist unter keiner Bedingung erlaubt; auch in der II. Klasse ist es nur in den dazu bestimmten und von Außen dafür bezeichneten ganzen Wagen oder Wagenabtheilungen gestattet.

9) In jedem Expeditionslokal sind Bücher zur Eintragung allenfallsiger Klagen und Beschwerden ausgelegt.

b. Erhebungs-Tarif für Reisegepäck, Equipagen, Pferde, Vieh u. s. w.

| Von Köln | nach Müngersdorf. | | nach Königsdorf. | | nach Horrem. | | nach Buir. | | nach Düren. | | nach Langerwehe. | | nach Eschweiler. | | nach Stolberg. | | nach Aachen. | | nach Herbesthal. (Eupen.) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Thlr. | Sgr. | Thlr. | Sgr. | Thlr. | Sgr. | Thlr. | Sgr. | Thlr. | Sgr. | Thlr. | Sgr. | Thlr. | Sgr. | Thlr. | Sgr. | Thlr. | Sgr. | Thlr. | Sgr. |
| Für 100 Pfd. Gepäck . . . . . | — | 2 | — | 2 | — | 4 | — | 6 | — | 8 | — | 10 | — | 12 | — | 14 | — | 16 | — | 20 |
| „ 1 vierrädrige Equipage . . | — | — | 2 | 12 | 3 | 18 | 4 | 24 | 6 | — | 7 | 6 | 8 | 12 | 9 | 18 | 11 | — | 13 | 18 |
| „ 1 zweirädrige Equipage . . | — | — | 1 | 18 | 2 | 12 | 3 | 6 | 4 | — | 4 | 24 | 5 | 18 | 6 | 12 | 7 | 10 | 9 | — |
| „ 1, 2 oder 3 Pferde . . . . | — | — | 1 | 24 | 2 | 20 | 3 | 18 | 4 | 14 | 5 | 12 | 6 | 10 | 7 | 6 | 8 | 12 | 10 | 6 |
| „ 1 Wagenladung Vieh . . . | — | — | 1 | 24 | 2 | 20 | 3 | 18 | 4 | 14 | 5 | 12 | 6 | 10 | 7 | 6 | 8 | 12 | 10 | 6 |
| „ 1 Hund od. 1 Stück klein Vieh | — | 2 | — | 2 | — | 2 | — | 3 | — | 4 | — | 6 | — | 8 | — | 9 | — | 10 | — | 12 |

## Bemerkungen.

1) Reisegepäck ist nur dann taxfrei, wenn solches in leicht tragbaren Gegenständen, als: kleinen Nachtsäcken, Männerhutschachteln, Reisetaschen, Schachteln und sonstigen Packeten besteht, welche die Reisenden ohne Belästigung für die übrigen Mitfahrenden unter den Sitzbänken der Personenwagen bequem niederlegen können. Für diese Gegenstände, wovon jede Person nur ein Kolli mitnehmen kann, werden keine Gepäckscheine ausgegeben und werden sie auf Gefahr der Eigenthümer mitgeführt.

2) Für alles Reisegepäck, welches der Fürsorge der Eisenbahn-Verwaltung beim Transporte anvertraut wird, ist nach dem Bruttogewicht und nach obigem Tarife eine Taxe zu entrichten, welche mindestens 4 Sgr. beträgt.

3) Bei der Preisberechnung werden Gewichtssätze von 20 zu 20 Pfund zum Grunde gelegt, dergestalt, daß Quantitäten, welche die Hälfte dieser Sätze, also 10 Pfund, übersteigen, für volle 20 Pfund, die 10 Pfund oder weniger wiegenden Quantitäten aber gar nicht gerechnet werden.

4) Das Gepäck muß, mit dem Namen des Eigenthümers und des Bestimmungsorts bezeichnet, eine halbe Stunde vor der Abfahrt eingeliefert und das Frachtgeld dafür berichtigt sein, widrigenfalls der Reisende es sich selbst beizumessen hat, wenn die Beförderung mit dem betreffenden Zuge unterbleibt.

5) Das Gepäck wird in unbeschränkter Quantität in den Gepäck-Expeditionen übernommen und es werden dagegen, wenn nicht andere Uebereinkunft getroffen, auf die betreffende Fahrt gültige Scheine ertheilt, durch welche der Werth des Gepäcks von der Gesellschaft mit 1 Thlr. pro Pfund garantirt ist.

6) Eine Versicherung der Bagage kann gegen Entrichtung eines besondern Assekuranzbetrages von 1 pro mille, welche der Frachttaxe angerechnet wird, erfolgen.

7) Die Gesellschaft ist lediglich laut Inhalt des Empfangscheines dem Inhaber eines solchen verbindlich, weshalb letzterer sorgfältig zu bewahren ist, da das Gepäck nur gegen Zurückgabe des Scheines, welcher die Gesellschaft von jedem weiteren Anspruche befreit, ausgeliefert wird. In Ermangelung desselben ist der Reisende gehalten, vor der Aushändigung des Gepäcks befriedigende Legitimation und Sicherstellung zu geben.

8) Die Reisenden sind verpflichtet, ihre Effekten sofort nach Ankunft des Zuges in Empfang zu nehmen, widrigenfalls die durch den ertheilten Schein von der Gesellschaft übernommene Garantie erlischt. — Es ist gestattet, das Gepäck während 24 Stunden nach Ankunft des betreffenden Zuges den Gepäckabfertigungs-Beamten zur unentgeltlichen Aufbewahrung zu übergeben, jedoch ohne allen Anspruch auf Garantie. —

———

Mangelhafte oder unzureichende Emballage hebt jeden Anspruch wegen Beschädigung des Gepäcks auf.

9) Gepäck, welches Flüssigkeiten und andere Gegenstände enthält, die auf irgend eine Weise Schaden verursachen können, darf zur Mitnahme im Packwagen nicht eingeliefert werden, widrigenfalls der Eigenthümer für allen an dem fremden Gepäck und überhaupt entstehenden Schaden verantwortlich ist. — Eben so wenig dürfen geladene Gewehre mitgenommen werden.

10) Alles Gepäck, welches Reisende mit sich führen, wird unentgeltlich auf Kosten der Gesellschaft von den Vorhöfen der Personenstationen in die Bagagewagen und aus den Bagagewagen in die Vorhöfe geschafft. Es bleibt daher auch allen andern Dienern u. s. w. der Eingang in die Bahnhöfe untersagt. — Für die zur Wegschaffung der Personen und des Gepäcks von den Vorhöfen der Stationen in die Städte Köln, Aachen und Düren nach den Bestimmungsorten zu machenden Fahrten und Gänge sind besondere Zahlungssätze bestimmt, welche bei jeder Abfertigungsstelle angeschlagen sind.

## Equipagen-Transport.

1) Für den Transport eines Reisewagens mit vier Rädern ist 1 Thlr. 6 Sgr., für zweirädrige Wagen sind 24 Sgr. pro Meile, nach vorstehendem Tarife, zu zahlen.

2) Die Reisewagen müssen eine halbe Stunde im Voraus auf den Bahnhof geschafft werden.

3) Auf den zur Equipagen-Aufnahme geeigneten Zwischenstationen müssen mitzunehmende Wagen am Tage vorher angekündigt werden.

4) Die im eigenen Wagen mitfahrenden Personen haben Fahrzettel für die III. Klasse zu lösen; wollen sie indeß die Eisenbahnwagen I. und II. Klasse benutzen, so nehmen sie die entsprechenden Zettel.

## Pferde- und Vieh-Transport.

1) Die Pferde werden, wie die Equipagen, in der Regel mit den Personenzügen befördert und müssen auf den beiden Hauptstationen eine Stunde vor Abgang des Zuges auf dem Bahnhofe eintreffen, auf den Zwischenstationen aber am Tage vorher angemeldet werden. Die Fahrtaxe ist aus vorstehendem Tarife zu entnehmen.

2) Die zur Beaufsichtigung mitreisenden Personen haben Fahrzettel zur III. Klasse zu lösen; auch werden Pferde ohne Beaufsichtigungspersonal nicht befördert.

3) Von der zweckmäßigen Befestigung der Pferde müssen die Eigenthümer oder Führer derselben sich selbst überzeugen, indem die Gesellschaft keine Entschädigung für entsprungene oder beschädigte Pferde leistet.

4) Viehtransporte können nur in ganzen Wagenladungen angenommen werden. Die Fahrtaxe beträgt 27 Sgr. pro Meile für den ganzen Transportwagen.

5) Ohne Beaufsichtigungspersonal werden Thiere nicht befördert, und es haben die Wärter Fahrbillets III. Klasse zu lösen.

6) Hunde dürfen nicht in den Personenwagen, können aber in besonderen Behältnissen gegen eine im Tarif berechnete Fahrtaxe mitgenommen werden, wonach in keinem Falle unter 2 Sgr. erhoben wird. Sie dürfen in die Bahnhöfe nicht anders als festgebunden und an der Hand geführt gelangen.

### c. Reglement für den Gütertransport.

Unabhängig von dem besonderen Reglement nebst Tarifen für den gemeinschaftlichen Gütertransport-Dienst auf der Rheinisch-Belgischen Eisenbahn sind vom 1. November 1843 an folgende Bestimmungen in Kraft getreten.

1) Die Güter werden in 5 Klassen getheilt, wie folgt:

#### I. Klasse:

Steinkohlen, Ziegelsteine, Pflastersteine, rohe und unbehauene Steine, Sand, Kies, Erden und Erze.

Tarif für einen Zentner.
(In Silbergroschen.)

| Von | nach | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Köln. | Königsdorf. | Horrem. | Buir. | Düren. | Langerwehe. | Eschweiler. | Stolberg. | Aachen. | Herbesthal. |
| Köln . . . . | — | 1 | 1¼ | 1¾ | 2 | 2¼ | 2½ | 2¾ | 3 | 3½ |
| Königsdorf . . | ¾ | — | ¾ | 1 | 1¼ | 1¾ | 2 | 2¼ | 2½ | 3 |
| Horrem . . . | 1 | ¾ | — | ¾ | 1 | 1¼ | 1¾ | 2 | 2¼ | 2¾ |
| Buir . . . . | 1¼ | 1 | ¾ | — | ¾ | 1 | 1½ | 1¾ | 2 | 2½ |
| Düren . . . . | 1½ | 1¼ | 1 | ¾ | — | ¾ | 1 | 1¼ | 1¾ | 2¼ |
| Langerwehe . . | 1¾ | 1½ | 1¼ | 1 | ¾ | — | ¾ | 1 | 1½ | 2 |
| Eschweiler . . . | 2 | 1¾ | 1½ | 1¼ | 1 | ¾ | — | ¾ | 1 | 1¾ |
| Stolberg . . . | 2¼ | 2 | 1¾ | 1½ | 1¼ | 1 | ¾ | — | ¾ | 1½ |
| Aachen . . . . | 2½ | 2¼ | 2 | 1¾ | 1½ | 1¼ | 1 | ¾ | — | 1 |
| Herbesthal . . | 3 | 2¾ | 2½ | 2¼ | 2 | 1¾ | 1½ | 1¼ | 1 | — |

Diese Güter werden nur in vollständigen Wagenladungen von mindestens 80 Ztr. zur Versendung bis zur Station des Bestimmungsortes angenommen. Das Laden und Entladen besorgen die Absender und Empfänger auf eigene Gefahr und Kosten.

#### II. Klasse.

Diese Klasse enthält: Asphalt, Beinschwärze, Blei (in Blöcken, gewalzt und in Rollen), Braunkohlen, Braunstein (in Fässern), Eisen (Bruch-, Stab-, Stangen- und rohes in Gänsen und in Masseln), Eisenguß (grobe Stücke, wobei nicht für Bruch garantirt wird), Farbholz (in Blöcken), Getreide (in Säcken), Harz (in Fässern), Häute (gesalzene), Holz (Bau-, Brenn-, Werkholz, Bretter, Schwellen u. s. w.), Kalk (in Tonnen), Kartoffeln

(verpackt), Knochenmehl (verpackt), Potloh, Schienen und Schienenstühle, Steine (bearbeitete, mit Ausnahme der zur I. Klasse gehörigen Ziegel- und Pflastersteine), Schwerspath (in Fässern), Gips und Traß (in Säcken und Tonnen).

### Tarif für einen Zentner.

(In Silbergroschen.)

| Von | nach | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Köln. | Königsdorf. | Horrem. | Buir. | Düren. | Langerwehe. | Eschweiler. | Stolberg. | Aachen. | Herbesthal. |
| Köln . . . . | — | 1 | 1½ | 2 | 2¼ | 2¾ | 3 | 3½ | 4 | 4½ |
| Königsdorf . . | 1 | — | ¾ | 1 | 1¼ | 1¾ | 2¼ | 2¾ | 3 | 3½ |
| Horrem . . . | 1½ | ¾ | — | ¾ | 1 | 1¼ | 1¾ | 2¼ | 2¾ | 3¼ |
| Buir . . . . | 2 | 1 | ¾ | — | ¾ | 1 | 1½ | 1¾ | 2¼ | 2¾ |
| Düren . . . . | 2¼ | 1¼ | 1 | ¾ | — | ¾ | 1 | 1¼ | 1¾ | 2¼ |
| Langerwehe . . | 2¾ | 1¾ | 1¼ | 1 | ¾ | — | ¾ | 1 | 1½ | 2 |
| Eschweiler . . . | 3 | 2¼ | 1¾ | 1½ | 1 | ¾ | — | ¾ | 1 | 1¾ |
| Stolberg . . . | 3½ | 2¾ | 2¼ | 1¾ | 1¼ | 1 | ¾ | — | ¾ | 1½ |
| Aachen . . . . | 4 | 3 | 2¾ | 2¼ | 1¾ | 1½ | 1 | ¾ | — | 1¼ |
| Herbesthal . . | 4½ | 3½ | 3¼ | 2¾ | 2¼ | 2 | 1¾ | 1½ | 1¼ | — |

Die Fracht wird in vollen Zentnern erhoben, indem 50 Pfund und darüber zu einem vollen Zentner, weniger als 50 Pfund aber nicht berechnet werden.

Der Absender hat beim Aufladen, der Empfänger der Güter beim Abladen Hülfe zu stellen.

Das Abholen und Abliefern am Hause zu Köln und zu Aachen besorgt ausnahmsweise auf Verlangen die Gesellschaft zu einem zu vereinbarenden Preise.

Der kubische Inhalt von trockenem Bau- und Nutzholz wird nach den Hartig'schen Tafeln berechnet und das Gewicht für den Kubikfuß hartes Holz zu 50 Pfund, für weiches Holz zu 40 Pfund festgesetzt.

Für ganz frisches oder nasses Holz, sowie für Brennholz, wird wegen der Gewichtsschätzung besondere Uebereinkunft vorbehalten.

Für volle Ladungen von Gütern der II. Klasse (von mindestens 80 bis höchstens 90 Ztr.) wird ein ermäßigter Frachtpreis in der Art gewährt, daß für solche Gegenstände, welche stets unbedeckt verladen werden und deren Transport nicht feuergefährlich ist, der obige Tarifsatz der I. Klasse, wie solcher für Güter, welche in der Richtung von Köln nach der belgischen Grenze gehen, festgesetzt ist, in Anwendung kommt, in welchem Falle jedoch keine Rabattvergütung gewährt wird.

### III. Klasse.

Diese Klasse begreift die Güter, welche nicht zur I., II., IV. und V. Klasse gehören.

### Tarif für einen Zentner.
(In Silbergroschen.)

| Von | nach Köln. | Kö-nigs-dorf. | Hor-rem. | Buir. | Dü-ren. | Lan-ger-wehe. | Esch-wei-ler. | Stol-berg. | Aa-chen. | Her-bes-thal. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Köln . . . . | — | **2** | **2¼** | **2¾** | **3¼** | **3¾** | **4¼** | **4¾** | **6** | **6½** |
| Königsdorf . . | **2** | — | 1 | 1½ | 2¼ | 2½ | 2¾ | 3¼ | 4½ | **5** |
| Horrem . . . | **2¼** | 1 | — | 1 | 2 | 1¾ | 2¼ | 2¾ | 3¾ | **4½** |
| Buir . . . . | **2¾** | 1½ | 1 | — | 1½ | 1½ | 1¾ | 2¼ | 3½ | **3¾** |
| Düren . . . . | **3¼** | 2¼ | 2 | 1½ | — | 1½ | 2 | 2¼ | 3¼ | **3¾** |
| Langerwehe . . | **3¾** | 2½ | 1¾ | 1½ | 1½ | — | 1 | 1½ | 2¼ | **2¾** |
| Eschweiler . . . | **4¼** | 2¾ | 2¼ | 1¾ | 2 | 1 | — | 1 | 2 | **2¼** |
| Stolberg . . . | **4¾** | 3¼ | 2¾ | 2¼ | 2¼ | 1½ | 1 | — | 1½ | **1¾** |
| Aachen . . . . | **6** | **4½** | **3¾** | **3¼** | **2¼** | **2¼** | **2** | **1½** | — | **1½** |
| Herbesthal . . | **6½** | 5 | 4½ | 3¾ | 3¾ | 2¾ | 2¼ | 1¾ | 1½ | — |

Bei den mit größern Ziffern bezeichneten Preisen ist die Abholung oder Zustellung zu Köln oder zu Aachen mit einbegriffen.

Die Fracht von Zentnertheilen wird von 10 zu 10 Pfund berechnet; ein nicht voller Zehntelzentner kommt wie voll zur Berechnung.

Für volle Ladungen von Gütern der III. Klasse (von mindestens 80 bis höchstens 90 Ztr.) wird ein ermäßigter Frachtpreis in der Art gewährt, daß der obige Tarifsatz der II. Klasse in Anwendung kommt, in welchem Falle eine weitere Rabattvergütung nicht gewährt wird.

### IV. Klasse.

Diese begreift das Eilgut, welches mit den zuerst abgehenden Personenzügen versendet und nach Ankunft am Bestimmungsorte schnell abgeliefert werden soll.

In Köln und in Aachen wird ans Haus, in den übrigen Orten bis zur Station geliefert.

### Tarif für einen Zentner.
(In Silbergroschen.)

| Von | nach Köln. | Kö-nigs-dorf. | Hor-rem. | Buir. | Dü-ren. | Lan-ger-wehe. | Esch-wei-ler. | Stol-berg. | Aa-chen. | Her-bes-thal. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Köln . . . . | — | 2 | 4 | 6 | 8 | 10 | 12 | 14 | 16 | 20 |
| Königsdorf . . | 2 | — | 6 | 4 | 6 | 8 | 10 | 12 | 14 | 18 |
| Horrem . . . | 4 | 2 | — | 2 | 4 | 6 | 8 | 10 | 12 | 16 |
| Buir . . . . | 6 | 4 | 2 | — | 2 | 4 | 6 | 8 | 10 | 14 |
| Düren . . . . | 8 | 6 | 4 | 2 | — | 2 | 4 | 6 | 8 | 12 |
| Langerwehe . . | 10 | 8 | 6 | 4 | 2 | — | 2 | 4 | 6 | 10 |
| Eschweiler . . . | 12 | 10 | 8 | 6 | 4 | 2 | — | 2 | 4 | 8 |
| Stolberg . . . | 14 | 12 | 10 | 8 | 6 | 4 | 2 | — | 2 | 6 |
| Aachen . . . . | 16 | 14 | 12 | 10 | 8 | 6 | 4 | 2 | — | 4 |
| Herbesthal . . | 20 | 18 | 16 | 14 | 12 | 10 | 8 | 6 | 4 | — |

Digitized by Google

Die Fracht von Zentnertheilen wird von 10 zu 10 Pfund oder in Zehntelzentnern berechnet; ein nicht voller Zehntelzentner kommt wie voll zur Berechnung.

Die Güter sind spätestens eine Stunde vor Abgang des Zuges zur Versendung einzuliefern.

## V. Klasse.

Diese Klasse begreift baares Geld, kourshabende Papiere und Werthstücke.

Vorbehaltlich besonderer Vereinbarung finden die Versendungen nur zwischen Köln, Aachen und Düren Statt.

### Tarif.

(In Silbergroschen.)

| Betrag. | Von Köln nach | | Von Düren nach | | Von Aachen nach | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Düren. | Aachen. | Köln. | Aachen. | Düren. | Köln. |
| Für 500 Thlr. und darunter . . . | 10 | 15 | 10 | 10 | 10 | 15 |
| Für jede 100 Thlr. mehr (Zwischenbeträge für voll gerechnet) . . . | 2 | 3 | 2 | 2 | 2 | 3 |

Die Verpackung muß sehr gut, je nach der Schwere in Fässern, Kisten oder starker doppelter Leinwand, bei Gold und Papier in verschnürten und versiegelten Packeten geschehen. Inhalt und Werth giebt der Versender auf dem Frachtbriefe an.

Die Aufgabe erfolgt zu Köln spätestens 1½ Stunde vor Abgang des Personenzuges, mit welchem die Beförderung geschehen soll. In Düren und Aachen, wo die Aufgabe im Bahnhof erfolgt, wird diese Frist auf 1 Stunde festgesetzt.

Die Aufnahme muß gegen Quittung in Aachen und in Düren im Bahnhofe, zu Köln im Direktions-Lokale (Trankgasse Nr. 8) geschehen, und zwar, wenn den Adressaten die Ankunft Vormittags angezeigt wird, am nämlichen Tage, und wenn ihnen diese Anzeige Nachmittags gemacht wird, spätestens bis Mittag des folgenden Tages. Nach Ablauf dieser Fristen haftet die Gesellschaft in keinerlei Weise für die Güter der V. Klasse.

Auf Verlangen der Adressaten besorgt die Gesellschaft gegen vorläufig eingehändigte Quittung die Ablieferung ins Haus gegen Bestellgeld. Dieses beträgt in Köln, Düren und Aachen:

5 Sgr. für 1000 Thlr. und darunter,
2 „ „ jede 1000 Thlr. mehr, Zwischenbeträge für voll gerechnet.

## Allgemeine Bestimmungen.

Sehr voluminöse und viel Raum erfordernde, auch sehr schwierig zu verladende Gegenstände gehören nicht zu den Tarifklassen, sondern werden nach besonderer Uebereinkunft transportirt.

Die Fracht wird nach Zollgewicht, von welchem **100** Pfund (= **50** Kilogramme) auf den Zentner gehen, berechnet.

Wie wenig auch das Gewicht einer einzelnen Sendung betrage, so wird für eine solche doch nie weniger gerechnet, als: von Köln nach Aachen und bis Herbesthal oder umgekehrt 5 Sgr., nach oder von Zwischenorten 4 Sgr.

Bruchtheile von Silbergroschen werden nicht bezahlt, indem solche unter 6 Pf. gar nicht, dagegen die von 6 Pf. und darüber zu einem vollen Silbergroschen berechnet werden.

Postpflichtige Güter (Kolli, die nicht über 2 Pfund wiegen) werden nur von der Königl. Postverwaltung zum Transporte übernommen.

Die Gesellschaft haftet nicht für Bruch oder Beschädigung leicht zerbrechlicher Gegenstände, welche nicht durch genügende Emballage geschützt sind. Sonst aber haftet sie bei allen Gütern für äußerliche Beschädigung von der Uebernahme bis zur Ablieferung, den Fall der höhern Gewalt ausgenommen und unbeschadet der betreffenden besonderen Bestimmungen.

## B. Gemeinschaftlich mit den Belgischen Eisenbahnen.

### a. Personen-Tarif.

(In Thalern und Silbergroschen.)

| Abgangsorte. | Herbesthal. (Eupen.) | | | | Aachen. | | | | Eschweiler. | | | | Düren. | | | | Köln. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Reisende. | | | Gepäck 100 Kilog. | Reisende. | | | Gepäck 100 Kilog. | Reisende. | | | Gepäck 100 Kilog. | Reisende. | | | Gepäck 100 Kilog. | Reisende. | | | Gepäck 100 Kilog. |
| | I. | II. | III. | | I. | II. | III. | | I. | II. | III. | | I. | II. | III. | | I. | II. | III. | |
| Verviers | — 12 | — 10 | — 6 | — 8 | — 28 | — 22 | — 14 | — 16 | 1 10 | 1 2 | — 20 | — 20 | 1 22 | 1 10 | — 26 | 1 2 | 2 28 | 2 6 | 1 14 | 1 18 |
| Lüttich | — 28 | — 22 | — 14 | — 22 | 1 14 | 1 4 | — 22 | 1 — | 1 26 | 1 14 | — 28 | 1 4 | 2 8 | 1 22 | 1 4 | 1 16 | 3 14 | 2 18 | 1 22 | 2 2 |
| Tirlemont | 1 26 | 1 14 | — 28 | 1 14 | 2 12 | 1 26 | 1 6 | 1 22 | 2 24 | 2 6 | 1 12 | 1 26 | 3 6 | 2 14 | 1 18 | 2 8 | 4 12 | 3 10 | 2 6 | 2 24 |
| Löwen | 2 8 | 1 22 | 1 4 | 1 16 | 2 24 | 2 4 | 1 12 | 1 24 | 3 6 | 2 14 | 1 18 | 1 28 | 3 18 | 2 22 | 1 24 | 2 10 | 4 24 | 3 18 | 2 12 | 2 26 |
| Mecheln | 2 20 | 2 4 | 1 10 | 1 22 | 3 6 | 2 16 | 1 18 | 2 — | 3 18 | 2 26 | 1 24 | 2 4 | 4 — | 3 4 | 2 — | 2 16 | 5 6 | 4 — | 2 18 | 3 2 |
| Antwerpen | 3 2 | 2 12 | 1 16 | 2 — | 3 18 | 2 24 | 1 24 | 2 8 | 4 — | 3 4 | 2 — | 2 12 | 4 12 | 3 12 | 2 6 | 2 24 | 5 18 | 4 8 | 2 24 | 3 10 |
| Brüssel | 2 28 | 2 8 | 1 14 | 1 28 | 3 14 | 2 20 | 1 22 | 2 6 | 3 26 | 3 — | 1 28 | 2 10 | 4 8 | 3 8 | 2 4 | 2 22 | 5 14 | 4 4 | 2 22 | 3 8 |
| Gent | 3 14 | 2 22 | 1 22 | 2 16 | 4 — | 3 4 | 2 — | 2 24 | 4 12 | 3 14 | 2 6 | 2 28 | 4 24 | 3 22 | 2 12 | 3 10 | 6 — | 4 18 | 3 — | 3 26 |
| Brügge | 4 8 | 3 10 | 2 4 | 3 2 | 4 24 | 3 22 | 2 12 | 3 10 | 5 6 | 4 2 | 2 18 | 3 14 | 5 18 | 4 10 | 2 24 | 3 26 | 6 24 | 5 6 | 3 12 | 4 12 |
| Ostende | 4 20 | 3 20 | 2 10 | 3 10 | 5 6 | 4 2 | 2 18 | 3 18 | 5 18 | 4 12 | 2 24 | 3 22 | 6 — | 4 20 | 3 — | 4 4 | 7 6 | 5 16 | 3 18 | 4 20 |
| Courtray | 4 8 | 3 10 | 2 4 | 3 2 | 4 24 | 3 22 | 2 12 | 3 10 | 5 6 | 4 2 | 2 18 | 3 14 | 5 18 | 4 10 | 2 24 | 3 26 | 6 24 | 5 6 | 3 12 | 4 12 |

## Bemerkungen.

Für kleine Kinder, welche getragen werden müssen, wird kein Fahrgeld bezahlt. Aeltere Kinder unter 10 Jahren können mit Zetteln III. Klasse in Wagen I. und II. Klasse mitgenommen werden. In der III. Klasse genügt für ein solches Kind nebst der Person, welche es begleitet, ein gemeinschaftlicher Zettel II. Klasse. Zwei Kinder nehmen bei der Fahrt im Wagen III. Klasse zusammen einen Fahrzettel dieser Klasse.

Jedem Reisenden, welcher die Grenze passirt, wird ein rheinischer und ein belgischer Fahrzettel überliefert, welche er aufzubewahren hat, bis dieselben von den Schaffnern koupirt und später eingezogen werden.

Der Gepäcktransport findet nach den bestehenden Reglements und dem vorstehenden Tarif Statt. — Bei der Preisberechnung werden Gewichtssätze von 20 zu 20 Pfund zum Grunde gelegt, dergestalt, daß Quantitäten, welche die Hälfte dieser Sätze, also 10 Pfund, übersteigen, für volle 20 Pfund, die 10 Pfund oder weniger wiegenden Quantitäten aber gar nicht gerechnet werden. Das Minimum der Taxe ist 4 Sgr.

Das Gepäck muß, mit dem Namen des Eigenthümers und des Bestimmungsortes bezeichnet, eine halbe Stunde vor der Abfahrt eingeliefert und das Frachtgeld dafür berichtigt werden, widrigenfalls der Reisende es sich selbst beizumessen hat, wenn die Beförderung mit dem betreffenden Zuge unterbleibt.

Bei der Einfahrt in Belgien oder in Preußen dürfen die Reisenden, den Zollvorschriften gemäß, keinerlei Effekten bei sich in den Personenwagen halten, sondern es müssen solche durch die Verwaltung eingeschrieben und in den Bagagewagen verschlossen werden.

Eine Versicherung der Bagage ist gegenseitig zulässig zu 1 Sgr. pro mille des Deklarationswerthes hinzugerechnet zu der Frachttaxe.

Jeder Reisende erhält einen Gepäckzettel, welchen er bis zum Bestimmungsorte aufzuheben hat, wo er gegen das Gepäck ausgewechselt wird.

Vom 28. August 1844 werden auf den Stationen zu Köln und zu Aachen direkte Fahrbillets nach London ausgegeben, welche auf Einen Monat gültig sind und den Reisenden die Bequemlichkeit gewähren, in den Hauptzwischenorten (Aachen, Verviers, Lüttich, Löwen, Brüssel, Antwerpen, Gent, Brügge, Ostende) sich beliebig aufhalten zu können.

Die Abfahrt der Dampfschiffe von Ostende erfolgt täglich (Montag ausgenommen) um 8—9 Uhr Morgens; die Ueberfahrt bis Dover dauert fünf Stunden, die Fahrt von Dover bis London per Eisenbahn 3½ Stunde, so daß die Züge, einschließlich des Aufenthalts an dem Zollamte zu Dover, gegen 5—6 Uhr in London eintreffen.

Die Ankunft der Eisenbahnzüge in Ostende findet täglich gegen 9 Uhr Abends Statt:

## Preise der Fahrbillets.

| | | I. Klasse. Thlr. | I. Klasse. Sgr. | II. Klasse. Thlr. | II. Klasse. Sgr. |
|---|---|---|---|---|---|
| I. Von Köln bis London . . . . . . . | | 21 | — | 11 | 17 |

welche sich theilen wie folgt:

| | I. Klasse. Thlr. | I. Klasse. Sgr. | II. Klasse. Thlr. | II. Klasse. Sgr. |
|---|---|---|---|---|
| Von Köln bis Ostende . | 7 | 6 | 5 | 16 |
| „ Ostende bis Dover | 7 | 10 | 3 | 20 |
| „ Dover bis London | 6 | 14 | 2 | 11 |

| | | I. Klasse. Thlr. | I. Klasse. Sgr. | II. Klasse. Thlr. | II. Klasse. Sgr. |
|---|---|---|---|---|---|
| II. Von Aachen bis London . . . . . | | 19 | — | 10 | 2 |

welche sich theilen wie folgt:

| | I. Klasse. Thlr. | I. Klasse. Sgr. | II. Klasse. Thlr. | II. Klasse. Sgr. |
|---|---|---|---|---|
| Von Aachen bis Ostende | 5 | 6 | 4 | 1 |
| „ Ostende bis Dover | 7 | 10 | 3 | 20 |
| „ Dover bis London | 6 | 14 | 2 | 11 |

Das Nähere ist auf den Stationen zu Köln und zu Aachen zu erfragen.

## aa. Tarif für den Equipagen-Transport.

| | Herbesthal. (Eupen.) | | | | Aachen. | | | | Eschweiler. | | | | Düren. | | | | Köln. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 4 rädrige. | | 2 rädrige. | | 4 rädrige. | | 2 rädrige. | | 4 rädrige. | | 2 rädrige. | | 4 rädrige. | | 2 rädrige. | | 4 rädrige. | | 2 rädrige | |
| | Thlr. | sg. | Thlr. | sg. | Thlr. | sg. | Thlr. | sg. | Thlr. | sg. | Thlr. | sg. | Thlr. | sg. | Thlr. | sg. | Thlr. | sg. | Thlr. | sg. |
| Verviers | 3 | 6 | 2 | 4 | 5 | 24 | 3 | 24 | 8 | 12 | 5 | 16 | 10 | 24 | 7 | 4 | 16 | 24 | 11 | 4 |
| Lüttich | 7 | 6 | 4 | 24 | 9 | 24 | 6 | 14 | 12 | 12 | 8 | 6 | 14 | 24 | 9 | 24 | 20 | 24 | 13 | 24 |
| Tirlemont | 16 | — | 10 | 20 | 18 | 18 | 12 | 10 | 21 | 6 | 14 | 2 | 23 | 18 | 15 | 20 | 29 | 18 | 19 | 20 |
| Löwen | 19 | 6 | 12 | 24 | 21 | 24 | 14 | 14 | 24 | 12 | 16 | 6 | 26 | 24 | 17 | 24 | 32 | 24 | 21 | 24 |
| Mecheln | 21 | 18 | 14 | 12 | 24 | 6 | 16 | 2 | 26 | 24 | 17 | 21 | 29 | 6 | 19 | 12 | 35 | 6 | 23 | 12 |
| Antwerpen | 24 | 24 | 16 | 16 | 27 | 12 | 18 | 6 | 30 | — | 19 | 28 | 32 | 12 | 21 | 16 | 38 | 12 | 25 | 16 |
| Brüssel | 24 | — | 16 | — | 26 | 18 | 17 | 20 | 29 | 6 | 19 | 12 | 31 | 18 | 21 | — | 37 | 18 | 25 | — |
| Gent | 31 | 6 | 20 | 24 | 33 | 21 | 22 | 14 | 36 | 12 | 24 | 6 | 38 | 24 | 25 | 24 | 44 | 24 | 29 | 24 |
| Brügge | 38 | 12 | 25 | 18 | 41 | — | 27 | 8 | 43 | 18 | 29 | — | 46 | — | 30 | 18 | 52 | — | 34 | 18 |
| Ostende | 41 | 18 | 27 | 22 | 44 | 6 | 29 | 12 | 46 | 24 | 31 | 4 | 49 | 6 | 32 | 22 | 55 | 6 | 36 | 22 |
| Courtray | 38 | 12 | 25 | 18 | 41 | — | 27 | 8 | 43 | 18 | 29 | — | 46 | — | 30 | 18 | 52 | — | 31 | 18 |

bb. Tarif für den Pferde- und Vieh-Transport.

| | Herbesthal. (Eupen.) | | | | Aachen. | | | | Eschweiler. | | | | Düren. | | | | Köln. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Pferde oder Vieh in Wagenladungen. | | 1 Hund oder 1 Stück kleines Vieh. | | Pferde oder Vieh in Wagenladungen. | | 1 Hund oder 1 Stück kleines Vieh. | | Pferde oder Vieh in Wagenladungen. | | 1 Hund oder 1 Stück kleines Vieh. | | Pferde oder Vieh in Wagenladungen. | | 1 Hund oder 1 Stück kleines Vieh. | | Pferde oder Vieh in Wagenladungen. | | 1 Hund oder 1 Stück kleines Vieh. | |
| | Thlr. | sg. | Thlr. | sg. | Thlr. | sg. | Thlr. | sg. | Thlr. | sg. | Thlr. | sg. | Thlr. | sg. | Thlr. | sg. | Thlr. | sg. | Thlr. | sg. |
| Verviers | 2 | 12 | — | 4 | 4 | 6 | — | 6 | 6 | 8 | — | 8 | 8 | 4 | — | 12 | 12 | 18 | — | 16 |
| Lüttich | 5 | 12 | — | 8 | 7 | 6 | — | 10 | 9 | 8 | — | 12 | 11 | 4 | — | 16 | 15 | 18 | — | 20 |
| Tirlemont | 12 | — | — | 16 | 13 | 24 | — | 18 | 15 | 26 | — | 20 | 17 | 22 | — | 24 | 22 | 6 | — | 28 |
| Löwen | 14 | 12 | — | 20 | 16 | 6 | — | 22 | 18 | 8 | — | 24 | 20 | 4 | — | 28 | 24 | 18 | 1 | 2 |
| Mecheln | 16 | 6 | — | 22 | 18 | — | — | 24 | 20 | 2 | — | 26 | 21 | 28 | 1 | — | 26 | 12 | 1 | 4 |
| Antwerpen | 18 | 18 | — | 26 | 20 | 12 | — | 28 | 22 | 14 | 1 | — | 24 | 10 | 1 | 4 | 28 | 24 | 1 | 8 |
| Brüssel | 18 | — | — | 24 | 19 | 24 | — | 26 | 21 | 26 | — | 28 | 23 | 22 | 1 | 2 | 28 | 6 | 1 | 6 |
| Gent | 23 | 12 | 1 | 2 | 25 | 6 | 1 | 4 | 27 | 8 | 1 | 6 | 29 | 4 | 1 | 10 | 33 | 18 | 1 | 14 |
| Brügge | 28 | 24 | 1 | 8 | 30 | 18 | 1 | 10 | 32 | 20 | 1 | 12 | 34 | 16 | 1 | 16 | 39 | — | 1 | 20 |
| Ostende | 31 | 6 | 1 | 12 | 33 | — | 1 | 14 | 35 | 2 | 1 | 16 | 36 | 28 | 1 | 20 | 41 | 12 | 1 | 24 |
| Courtray | 28 | 24 | 1 | 8 | 30 | 18 | 1 | 10 | 32 | 20 | 1 | 12 | 34 | 16 | 1 | 16 | 39 | — | 1 | 20 |

## Bemerkungen.

1) Die Reisenden, welche in ihren Wagen mitfahren, nehmen Zettel III. Klasse. Wollen dieselben in den Eisenbahnwagen I. und II. Klasse Platz nehmen, so lösen sie Zettel der gewählten Klasse.
2) Pferde und Vieh werden nur in ganzen Wagenladungen zum Satz von 27 Sgr. pro Meile nach vorstehendem Tarif transportirt.

### c. Die Taxe für Gelder ist:

#### 1) auf der Belgischen Bahn:

1) 1 pro mille für Strecken von mehr als 20 lieues,
2) ½ pro mille für kürzere Strecken.

#### 2) auf der Rheinischen Bahn:

1) 1 pro mille für die ganze Bahnstrecke,
2) ½ pro mille für kürzere Strecken.

Die beiden vereinigten Taxen bilden den gemeinschaftlichen Tarif. In keinem Falle darf die Taxe weniger betragen als

1 Fr. in Belgien,
½ Thlr. auf der Rheinischen Bahn.

### d. Tarif
### für die Beförderung der Güter auf der Rheinischen und den Belgischen Eisenbahnen.

#### 1) Versendung in Ladungen von 90 Zentnern.

I. Klasse. Benennung der Gegenstände.

Asphalt; Amarilsteine; Asche; Braunstein; Dünger; Dachpfannen und Dachziegel; Eisen (Bruch-, -Feile, Stab-, Stangen- und rohes in Gänsen und Masseln); Eisenguß (grobe Stücke); grobe Eisenwaaren (in Fässern und Kisten); Erze; Erden; Griffel; Holz im Allgemeinen, Blöcke und Bretter, Bauholz, Farbholz in Blöcken, Brennholz; Harz; Kies; Kleesaamen; Knochen (verpackt); Metalle, gegossene, in Blöcken oder Stangen; Mennige; Marmor in Blöcken; Mineralwasser (in Kisten); Obst (getrocknetes); Oelkuchen; Schiefer; Schmergel; Steinkohlen; Steine (rohe und unbehauene, Schleif- und Flintensteine, Pflastersteine, Mühlen- und Lithographirsteine); Syrup; Schmalte; Schmelztiegel; Salpeter; Sand; Schwerspath; Salz; Traßsteine; Vitriol; Wachholderbeeren; Wasserblei oder Potloh; Ziegelsteine; — und überhaupt ähnliche Gegenstände.

## Transportpreise
### für 100 Kilogramme (2 Zentner) von Station zu Station.
(In Silbergroschen.)

| Von | nach | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Verviers. | Lüttich. | Mecheln. | Antwerpen. | Brüssel. | Gent. | Ostende. | Courtray. |
| Köln . . | 8 | 10 | 16¾ | 18 | 17¾ | 21 | 25¾ | 24 |
| Aachen . . | 2½ | 4½ | 11¼ | 12½ | 12 | 15¼ | 20 | 18½ |

II. Klasse. Benennung der Gegenstände.

Austern und Muscheln; Baumwolle; Bier; Braunkohlen; Beinschwärze; Bleiweiß; Borax; Borsten; Eisen- (Sturz-) Blech; Elephantenzähne; Essig; Flachs und Werg (emballirt); Fische; Fensterglas in Kisten; Farbholz (verpackt); Garn; Glasscherben; Gußwaaren (rohe und unbearbeitete); Gyps; Getreide und Hülsenfrüchte; Häute, rohe und gesalzene; Kalk in Säcken und Fässern; Kartoffeln; Kleie; Kaffee; Korinthen; Krapp; Kurkume; Lumpen, Lappen und Papierspähne; Lohe in Säcken; Mehl; Nägel; Nürnberger Waaren; Potasche; Quercitron; Reiß; Steine (behauene); Sämereien; Soda; Schienen und Schienenstühle; Schwefel in Stangen; Schellack; Tauwerk (altes); Theer; Töpferwaaren; Tabak in Blättern und Stielen; Traß in Fässern; Thran; Weißblech; Weinstein; Wein; Wolle; Zucker (roher und raffinirter); — und überhaupt ähnliche Gegenstände.

## Transportpreise
### für 100 Kilogramme (2 Zentner) von Station zu Station.
(In Silbergroschen.)

| Von | nach | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Verviers. | Lüttich. | Mecheln. | Antwerpen. | Brüssel. | Gent. | Ostende. | Courtray. |
| Köln . . | 10½ | 12½ | 19½ | 21¼ | 21 | 24½ | 29½ | 28 |
| Aachen . . | 3¼ | 5¼ | 12½ | 14 | 13½ | 17½ | 22½ | 21 |

III. Klasse. Alle in der I. und II. Klasse nicht benannten Gegenstände.

## Transportpreise
## für 100 Kilogramme (2 Zentner) von Station zu Station.

(In Thalern und Silbergroschen.)

| Von | nach | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Verviers. | | Lüttich. | | Mecheln. | | Antwerpen. | | Brüssel. | | Gent. | | Ostende. | | Courtray. | |
| Köln . | — | 12 | — | 15 | — | 23¼ | — | 25¼ | — | 24¾ | — | 29¼ | 1 | 5¼ | 1 | 3¾ |
| Aachen | — | 3½ | — | 6½ | — | 15 | — | 16¾ | — | 16½ | — | 21 | — | 27 | — | 25 |

2) Versendung in unvollständigen Ladungen.

IV. Klasse. Alle Gegenstände ohne Unterschied.

(In Thalern und Silbergroschen.)

| Von | nach | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Verviers. | | Lüttich. | | Mecheln. | | Antwerpen. | | Brüssel. | | Gent. | | Ostende. | | Courtray. | |
| a. Von über 10 bis 90 Ztr. (500 bis 4500 Kilogr.) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Köln . | — | 12¾ | — | 16¾ | — | 28 | 1 | ¾ | 1 | — | 1 | 6 | 1 | 14 | 1 | 11½ |
| Aachen | — | 4 | — | 8 | — | 19¼ | — | 22 | — | 21¼ | — | 27¼ | 1 | 5¼ | 1 | 2¾ |
| b. Von 1 bis 10 Ztr. (50 bis 500 Kilogr.) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Köln . | — | 16 | — | 20¾ | 1 | 5¼ | 1 | 8½ | 1 | 7½ | 1 | 14¾ | 1 | 25¼ | 1 | 22 |
| Aachen | — | 4¾ | — | 9½ | — | 24 | — | 27½ | — | 26½ | — | 26½ | 1 | 14 | 1 | 10¾ |
| c. Von über 10 bis unter 100 Pfd. Zollgewicht. (5 bis 50 Kilogr.) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Köln . | 1 | 6 | 1 | 16 | 2 | 14 | 2 | 20 | 2 | 18 | 3 | 2 | 3 | 24 | 3 | 16 |
| Aachen | — | 12 | — | 22 | 1 | 20 | 1 | 26 | 1 | 24 | 2 | 8 | 3 | — | 2 | 22 |

d. Von über 2 bis zu 10 Pfd. (1 bis 5 Kilogr.) Zollgewicht pack- oder kolliweise, für jede Entfernung, einschließlich der Zustellung, 10 Sgr.

Die Transportpreise für die übrigen Abfahrts- und Ankunfts-Stationen werden nach obigen Maaßgaben berechnet.

## Bemerkungen.

1) Die Klassifikation der Güter und die Transportpreise pro Meile und pro 100 Kilogramme weisen vorstehende Tabellen nach.

2) Die Preise sind für den Transport von Station zu Station berechnet. Für das Abholen oder die Besorgung an die Wohnung des Empfängers werden die Preise in Belgien für jede Besorgung um 20 Centimes pro 100 Kilogr. und auf der Rheinischen Eisenbahn mit 9 Pf. pro Zentner für Abholen und 9 Pf. für Zustellen zu Köln und zu Aachen erhöht. — Das Minimum einer Erhebung für dergleichen Beförderungen von Frachtgütern beträgt 2 Sgr. (25 Cent.).

3) Als Taxfuß gilt von der einen Seite der Franc (8 Sgr.), von der andern der Thaler, gerechnet zu 3 Fr. 75 Cent.

4) Als Gewichtsfuß gilt der metrische Zentner (100 Kilogr. = 2 Ztr.).

5) Eine volle Ladung beträgt 4000—5000 Kilogr. und kann nur mittelst eines Frachtbriefes abgefertigt werden.

6) Die geringste Zahlung, es sei für welche Güter es wolle, beträgt für die Belgische Bahn 60 Cent. und für die Rheinische 5 Sgr. (65 Cent.).

7) Alle Groschen- oder Decimen- (10 Cent.) Theile werden, wenn sie die Hälfte überschreiten, zu ganzen vervollständigt, unter der Hälfte bleiben sie unberücksichtigt.

8) Für jeden Vorschuß von mehr als 5 Thlr. (auf der Belgischen Eisenbahn von mehr als 20 Fr.) wird, wenn das Expeditions-Büreau ihn übernehmen kann, eine Provision von 1 Prozent erhoben.

9) Jede unrichtige Deklaration giebt das Recht zur Erhebung der fünffachen Taxe, unbeschadet der weitern gesetzlichen Folgen.

10) Die Abfertigungsstellen nehmen keine Waaren zum Transport in das Ausland an, wenn dieselben nicht mit einer vollständigen vorschriftsmäßigen Deklaration und einem Frachtbrief begleitet sind. Sie können die Beförderung der Waaren bei der Abfahrt oder die Versendung an der Grenze suspendiren, wenn Zweifel über die Richtigkeit der Deklaration oder der Identität der Güter entstehen.

11) Gegenstände, die nur 2 Pfund (1 Kilogr.) oder weniger wiegen, können von der Rheinischen Eisenbahn-Verwaltung nicht angenommen und müssen an die Post zurückgewiesen werden.

12) Diejenigen Güter, welche von Station zu Station befördert werden, müssen 24 Stunden nach ihrer Ankunft am Bestimmungsorte umgeladen und abgefahren sein. Nach Verlauf dieser Frist ist die Verwaltung nicht mehr für dieselben verantwortlich. Eine Ablagerung auf den Bahnhöfen kann, wenn der Raum es gestattet, gegen Entrichtung einer Lagergebühr von 1 Sgr. (12½ Cent.) pro 100 Kilogr. (in Belgien von 1 Dec. oder 10 Cent.) pro Tag gestattet werden, — besondere Uebereinkunft vorbehalten. — Für jeden innerhalb 24 Stunden nicht abgeladenen Wagen wird eine Taxe von 1⅓ Thlr. (5 Fr.) pro Wagen und pro Tag bezahlt.

13) Das Auf- und Abladen der rohen Produkte, als: Holz, Kohlen, Roheisen, Kalk, Steine, besorgt der Absender und der Empfänger auf seine

Kosten. Die Verwaltung übernimmt dies Geschäft für 12 Sgr. (1 Fr. 50 Cent.) pro Ab- oder Aufladung für jeden Transportwagen.

14) Die Güter können frankirt oder unfrankirt (franco oder in Fracht) abgefertigt werden.

15) Die Zustellung an die Wohnung, bei Quantitäten von mehr als 500 Kilogramme findet auf Verlangen, — bei geringeren Quantitäten aber jedenfalls Statt.

16) Zu Köln und zu Aachen erfolgt die Zustellung nur bis zum Königlichen Haupt-Steuer- (Zoll-) Amt.

17) Vollständige Ladungen, welche aus Gütern bestehen, die zu verschiedenen Klassen gehören, werden zum Preise derjenigen Klasse berechnet, zu welcher die höher tarifirten eingetheilt sind.

k. Verzinsung, Dividende.

Für die 18000 Stamm-Aktien à 250 Thlr. = 4,500000 Thlr. sind während der Bauzeit 5 Prozent Zinsen gezahlt worden. Durch Beschluß der außerordentlichen General-Versammlung vom 13. Mai 1844 ist jedoch, wie wir im geschichtlichen Theile der Bahn gesehen haben, festgesetzt worden, daß die Zahlung der am 2. Januar 1844 fällig werdenden Zins-Koupons bis zum 1. Juli 1845 suspendirt bleibe. Dagegen sind die ausgegebenen, am 2. Januar 1845 und später fällig werdenden Zins-Koupons der Stamm-Aktien für ungültig erklärt und soll der sich herausstellende disponible Reinertrag unter die Aktionäre als Dividende vertheilt werden.

Die 2,500000 Thlr. Prioritäts-Aktien erhalten 4 Prozent Zinsen, und haben den Vorzug, hinsichtlich der Verzinsung und der Amortisation, vor den vom Staate zu $3\frac{1}{2}$ Prozent Zinsen garantirten $1\frac{1}{4}$ Millionen Thaler Aktien.

Zur völligen Herstellung der Bahn werden nach Beschluß der General-Versammlung vom 19. August 1844 noch 1,250000 Thlr. angeliehen, die 4 Proz. aus den Erträgen vorab beziehen und an dem Reinertrage pro rata mit den übrigen Aktien gleichstehen, nachdem dieselben ebenfalls 4 Proz. bezogen haben.

l. Personen-Frequenz.

Im Jahre 1839 fuhren während 5 Monaten 52950 Personen zwischen Köln und Müngersdorf; im Jahre 1840, also innerhalb 12 Monaten, wobei jedoch die 4 Wintermonate kaum in Betracht kommen können, benutzten 65156 Personen die Bahn zwischen Köln, Müngersdorf und Lövenich, von welchen 31666 von Köln, 26877 von Müngersdorf und 7213 von Lövenich abfuhren.

Von dieser Gesammtzahl nahmen:

| | | | |
|---|---|---|---|
| in den Wagen | I. Klasse . . | 999 | Personen ihre Plätze ein, |
| „ „ „ | II. „ . . | 12414 | |
| „ „ „ | III. „ . . | 51743 | |
| überhaupt, wie oben | . | 65156, | |

so daß ungefähr $1\frac{1}{2}$ Prozent auf die I., $18\frac{1}{2}$ Prozent auf die II. und 80 Prozent auf die III. Wagenklasse fallen.

Die Geldeinnahmen für diese Fahrten beliefen sich auf

| | |
|---|---|
| | 7485 Thlr. 10 Sgr. 8 Pf. |
| während die Einnahmen pro 1839 auf . zu stehen kamen. | 8314 „ 22 „ — „ |
| Im Ganzen sind für die beiden Jahre also aufgekommen . . . . . . . | 15800 Thlr. 2 Sgr. 8 Pf. |

Im Jahre 1841 wurden vom 1. Januar bis Ende August einige Sonntagsfahrten nach Müngersdorf gemacht und für die mit diesen Zügen beförderten Personen ꝛc. im Ganzen 1847 Thlr. 13 Sgr. 5 Pf. eingenommen.

Mit dem 6. September 1841 wurde die Bahnstrecke von Köln bis Aachen dem Verkehre freigegeben. Die von da ab in jedem Monate beförderten Personen, sowie die Einnahmen dafür, sind, nachdem auch am 21. Oktober 1843 die Benutzung der ganzen Bahn bis zur belgischen Grenze für den Personenverkehr erfolgte, aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich.

| Monat. | 1841. | | | | 1842. | | | | 1843. | | | | 1844. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Anzahl der Personen. | Einnahme. | | | Anzahl der Personen. | Einnahme. | | | Anzahl der Personen. | Einnahme. | | | Anzahl der Personen. | Einnahme. | | |
| | | Thlr. | sg. | pf. | | Thlr. | sg. | pf. | | Thlr. | sg. | pf. | | Thlr. | sg. | pf. |
| Januar | — | — | — | — | 13739 | 7244 | 23 | 6 | 14987 | 8001 | 3 | — | 16345 | 10808 | 3 | — |
| Februar | — | — | — | — | 18025 | 9767 | 1 | — | 16074 | 8970 | 9 | — | 18127 | 12024 | 9 | — |
| März | — | — | — | — | 18509 | 10214 | 21 | — | 18781 | 10633 | 17 | — | 19509 | 13315 | — | — |
| April | — | — | — | — | 23263 | 13313 | 4 | 6 | 19018 | 12298 | 28 | — | 27035 | 19296 | 4 | — |
| Mai | — | — | — | — | 33914 | 20751 | 18 | — | 21307 | 15736 | 10 | 6 | 33213 | 27086 | 2 | — |
| Juni | — | — | — | — | 29709 | 21074 | 1 | — | 27504 | 22329 | 8 | 9 | 38656 | 31501 | 24 | — |
| Juli | — | — | — | — | 34944 | 26622 | 15 | 3 | 30606 | 26367 | 10 | 6 | 47576 | 39896 | 9 | — |
| August | — | — | — | — | 39387 | 31298 | 5 | — | 35617 | 32812 | 29 | 9 | | | | |
| September | 40920 | 25047 | 8 | — | 41719 | 35211 | 3 | — | 33953 | 31032 | 15 | 6 | | | | |
| Oktober | 33320 | 18461 | 16 | — | 29649 | 20766 | 29 | 6 | 27331 | 21226 | 18 | 6 | | | | |
| November | 20846 | 11064 | 18 | 6 | 17148 | 10482 | 1 | — | 21336 | 14536 | 10 | — | | | | |
| Dezember | 15194 | 8167 | 16 | 6 | 17760 | 9402 | 28 | 6 | 19415 | 12580 | 3 | — | | | | |
| Summa . | 110280 | 62740 | 29 | — | 317766 | 216149 | 1 | 3 | 285929 | 216525 | 13 | 6 | | | | |

Betrachten wir nun den Verkehr in den einzelnen Zeiträumen genauer, so erhalten wir folgende Resultate.

In der viermonatlichen Periode des Jahres **1841** benutzten die Bahn im Ganzen 110280 Personen mit einer Einnahme von 62740 Thlr. 29 Sgr. Diese Frequenz vertheilte sich nach den verschiedenen Richtungen auf die einzelnen Stationen und Wagenklassen wie folgt:

| Station. | In der Richtung nach Köln. | | | | | | | | In der Richtung nach Aachen. | | | | | | | | Hauptsumme | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Personen. | | | | | Geldertrag. | | | Personen. | | | | | Geldertrag. | | | der Personen. | | | | | des Geldertrags. | | |
| | I. Klasse. | II. Klasse. | III. Klasse. | Kinder. | Summa. | Thlr. | sg. | pf. | I. Klasse. | II. Klasse. | III. Klasse. | Kinder. | Summa. | Thlr. | sg. | pf. | I. Klasse. | II. Klasse. | III. Klasse. | Kinder. | Summa. | Thlr. | sg. | pf. |
| Köln | — | — | — | — | — | — | — | — | 2471 | 11172 | 12796 | 343 | 26782 | 24185 | 13 | 6 | 2471 | 11172 | 12796 | 343 | 26782 | 24185 | 13 | 6 |
| Königsdorf | 18 | 464 | 1868 | 54 | 2104 | 416 | 16 | — | 17 | 302 | 1606 | 60 | 1986 | 496 | 7 | 6 | 35 | 762 | 3474 | 114 | 4390 | 912 | 23 | 6 |
| Horrem | 103 | 1699 | 3190 | 115 | 5107 | 1205 | 15 | 6 | 55 | 301 | 654 | 27 | 1037 | 532 | 16 | — | 158 | 2000 | 3844 | 142 | 6144 | 1738 | 1 | 6 |
| Buir | 2 | 304 | 592 | 16 | 914 | 393 | 18 | — | 7 | 312 | 815 | 25 | 1159 | 275 | 17 | — | 9 | 616 | 1407 | 41 | 2073 | 669 | 5 | — |
| Düren | 216 | 2046 | 3647 | 88 | 5997 | 3453 | 2 | — | 312 | 2771 | 4906 | 187 | 8176 | 3043 | 24 | — | 528 | 4817 | 8553 | 275 | 14173 | 6496 | 26 | — |
| Langerwehe | 15 | 876 | 1961 | 49 | 2901 | 860 | 12 | 6 | 23 | 1326 | 2194 | 50 | 3593 | 814 | 6 | — | 38 | 2202 | 4155 | 99 | 6494 | 1674 | 18 | 6 |
| Eschweiler | 126 | 1500 | 2142 | 30 | 3798 | 1926 | 6 | — | 252 | 2652 | 4763 | 89 | 7756 | 1521 | 24 | — | 378 | 4152 | 6905 | 119 | 11554 | 3448 | — | — |
| Stolberg | 20 | 255 | 641 | 13 | 939 | 332 | 21 | 6 | 132 | 1279 | 1594 | 73 | 3078 | 508 | 12 | — | 152 | 1534 | 2245 | 86 | 4017 | 841 | 3 | 6 |
| Aachen | 2926 | 12303 | 15618 | 289 | 31136 | 22432 | 14 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 2926 | 12303 | 15618 | 289 | 31136 | 22432 | 14 | — |
| Sämmtliche Anhaltestellen | 96 | 363 | 1220 | 23 | 1675 | 194 | 25 | 6 | 35 | 254 | 1552 | 1 | 1842 | 147 | 18 | — | 104 | 617 | 2772 | 24 | 3517 | 342 | 13 | 6 |
| Summa | 3495 | 19810 | 30889 | 677 | 54871 | 31215 | 11 | — | 3304 | 20370 | 30880 | 855 | 55409 | 31528 | 18 | — | 6799 | 40180 | 61769 | 1532 | 110280 | 62740 | 29 | — |

Die auf den verschiedenen Strecken der Bahn von 1 bis 9 Meilen geförderte Personenzahl war nachstehende:

| Auf | Personenzahl. | | | | | Geldertrag. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | I. Klasse. | II. Klasse. | III. Klasse. | Kinder. | Summa. | Thlr. | sg. | pf. |
| 1 Meile . . . . . . . . . | 174 | 3746 | 12512 | 360 | 16792 | 1912 | 1 | 6 |
| 2 " . . . . . . . . . | 853 | 10569 | 19941 | 487 | 31850 | 6263 | 16 | — |
| 3 " . . . . . . . . . | 266 | 5182 | 8493 | 184 | 14125 | 4128 | 27 | — |
| 4 " . . . . . . . . . | 508 | 3591 | 5770 | 158 | 10027 | 5351 | 21 | 6 |
| 5 " . . . . . . . . . | 359 | 3593 | 4766 | 112 | 8830 | 6226 | 13 | — |
| 6 " . . . . . . . . . | 6 | 42 | 87 | 1 | 136 | 109 | 20 | — |
| 7 " . . . . . . . . . | 83 | 588 | 760 | 11 | 1442 | 1384 | 18 | 6 |
| 8 " . . . . . . . . . | 148 | 1293 | 1473 | 29 | 2943 | 3134 | 6 | 6 |
| 9 " . . . . . . . . . | 4402 | 11576 | 7967 | 190 | 24135 | 34229 | 25 | — |
| Summa | 6799 | 40180 | 61769 | 1532 | 110280 | 62740 | 29 | — |

Hieran reihen sich nun andere interessante Durchschnittsberechnungen, welche hier zu erwähnen nicht überflüssig erscheinen mag.

Obwohl die von Köln abgefertigte Personenzahl (28373) geringer als die von Aachen abgefertigte war (31220), so war der Geldertrag für die erstere (24372 Thlr.) doch bedeutender als für die letztere (22450 Thlr.), weil von Köln aus in der Regel mehr längere Strecken als von Aachen aus befahren werden.

An beiden Hauptabfertigungsstellen der Endpunkte wurden fast nicht mehr Personen als auf sämmtlichen Zwischenstationen abgefertigt, wiewohl die Geldeinnahme für die erstere 46822 Thlr. beträgt, während auf allen Zwischenstationen nur 15918 Thlr. erhoben wurden.

In der I. Wagenklasse fuhren 6799 Personen oder 6 Prozent,
" " II. " " 40180 " " 37 "
" " III. " " 63301 " " 57 "
mithin ein für die beiden ersten Wagenklassen gewiß günstiges Resultat gegen die Erfahrung auf anderen Bahnen.

Die Gelderträge nach den verschiedenen Wagenklassen geben ein noch günigeres Resultat, indem

für die I. Wagenklasse 10482 Thlr. oder 16 Prozent,
" " II. " 30117 " " 48 "
" " III. " 22142 " " 36 "

aufkommen und die zweite Wagenklasse allein fast eben so viel eingetragen hat, als die erste und dritte zusammengenommen.

Merkwürdig ist die Gleichmäßigkeit in der Anzahl beförderter Personen und den dafür aufgekommenen Gelderträgen und benutzten Wagenklassen, indem in der Richtung nach Köln 54871 Personen fuhren, welche 31215 Thlr. 11 Sgr. einbrachten, und in der Richtung nach Aachen 55409 Personen, welche 31526 Thlr. zahlten.

Nach Verschiedenheit der Streckenlängen genommen, fuhren auf zwei Meilen die Meisten, nämlich 31850, dann auf neun Meilen (zwischen den beiden Endpunkten) 24135 Personen, welche letztere natürlich den höchsten Geldertrag, nämlich 34230 Thlr., lieferten.

Im Ganzen wurden in jenen 4 Monaten 26300 Stück Gepäck abgefertigt, wovon das taxpflichtige Gewicht 3460 Ztr. betrug und dieses 2013 Thlr. 5 Sgr. Uebergewichtstaxe und 186 Thlr. 14 Sgr. Zettelgeld einbrachte. Letzteres wurde mit Ausgang des Jahres als zu lästig für das Publikum bei zu unbedeutendem Ertrage wieder abgeschafft.

Die meisten Gepäckabfertigungen (12168 Stück) erfolgten zu Köln, dann zu Aachen (11107) und zu Düren (1254).

| | |
|---|---|
| Die Equipagen sind in der Richtung von Köln nach Aachen 172 Stück mit einem Geldertrage von . . . . . . . . . . . | 1541 Thlr. |
| von Aachen nach Köln 124 Stück mit einem Geldertrage von . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 1101 „ |
| überhaupt 296 Stück für . | 2642 Thlr. |

befördert worden.

Pferde sind einstweilen nur 13 Stück,
Hunde aber . . . . . 364 „
mit den Personenzügen gegangen.

Im Ganzen sind in 117 Fahrtagen mittelst 468 Fahrten 110280 Personen befördert, welche 62741 Thlr. an Personengeld und mit der Nebeneinnahme 67690 Thlr. einbrachten. Dies beträgt im Durchschnitt

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| pro Tag | 942 Personen und | 578 Thlr. | 16½ Sgr., |
| „ Fahrt | 236 „ „ | 144 „ | 15 „ |

und es zahlte, ebenfalls durchschnittlich, jede Person

| | | | |
|---|---|---|---|
| der I. Wagenklasse . | 1 Thlr. | 16 Sgr. | 4 Pf., |
| „ II. „ . | — „ | 22 „ | 7 „ |
| „ III. „ . | — „ | 10 „ | 6 „ |
| jedes Kind . . . . . | — „ | 5 „ | 1 „ |

und überhaupt jede Person 17 Sgr.

Alle auf eine Meile berechnet, stellt sich das Verhältniß der Beisteuer wie folgend heraus:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| für die I. Klasse | 47924 Personen | à 6 Sgr. | 7 Pf., |
| „ „ II. „ | 191655 „ | à 4 „ | 7 „ |
| „ „ III. „ | 214412 „ | à 3 „ | — „ |
| und Kinder | 5103 „ | à 1 „ | 6 „ |
| Summa . | 458794 auf 1 Meile | 4 Sgr. | 1 Pf. |

Im Jahre 1842 fuhren auf der Bahn im Ganzen 317766 Personen, für welche die Einnahme 216149 Thlr. 1 Sgr. 3 Pf. betrug. Nach den verschiedenen Richtungen, sowie auf die einzelnen Stationen und Wagenklassen, vertheilte sich diese Frequenz wie folgt:

| Station. | In der Richtung nach Aachen. | | | | | | | In der Richtung nach Köln. | | | | | | | Hauptsumme. | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Zahl der Personen. | | | | Geldertrag. | | | Zahl der Personen. | | | | Geldertrag. | | | Zahl der Personen. | | | | Geldertrag. | | |
| | I. Klasse. | II. Klasse. | III. Klasse und Kinder. | Summa. | Thlr. | sg. | pf. | I. Klasse. | II. Klasse. | III. Klasse und Kinder. | Summa. | Thlr. | sg. | pf. | I. Klasse. | II. Klasse. | III. Klasse und Kinder. | Summa. | Thlr. | sg. | pf. |
| 1. Köln . . . . | 9023 | 32817 | 38247 | 80087 | 75101 | 25 | 6 | — | — | — | — | — | — | — | 9023 | 32817 | 38247 | 80087 | 75101 | 25 | 6 |
| 2. Königsdorf | 26 | 648 | 2668 | 3342 | 1051 | 9 | — | 123 | 2862 | 6647 | 9632 | 1766 | 3 | — | 149 | 3510 | 9315 | 12974 | 2817 | 12 | — |
| 3. Horrem . . | 95 | 680 | 2513 | 3288 | 1636 | 26 | 6 | 267 | 4062 | 8790 | 13119 | 3189 | 7 | 6 | 362 | 4742 | 11303 | 16407 | 4826 | 4 | — |
| 4. Buir . . . | 23 | 831 | 2291 | 3145 | 816 | 28 | 6 | 25 | 623 | 1415 | 2063 | 951 | 17 | 6 | 48 | 1454 | 3706 | 5208 | 1768 | 16 | — |
| 5. Düren . . . | 1057 | 9284 | 15688 | 26029 | 9801 | 6 | 6 | 905 | 6275 | 10655 | 17835 | 10362 | 28 | — | 1962 | 15559 | 26343 | 43864 | 20164 | 4 | 6 |
| 6. Langerwehe | 129 | 3823 | 5659 | 9611 | 2335 | 16 | — | 38 | 2447 | 5334 | 7819 | 2131 | 19 | — | 167 | 6270 | 10993 | 17430 | 4467 | 5 | — |
| 7. Eschweiler . | 911 | 8376 | 12393 | 21680 | 4363 | 17 | — | 559 | 4857 | 6028 | 11444 | 6408 | 16 | — | 1470 | 13233 | 18421 | 33124 | 10772 | 3 | — |
| 8. Stolberg . | 282 | 3192 | 3580 | 7054 | 1184 | 1 | — | 82 | 948 | 1482 | 2512 | 1024 | 21 | — | 364 | 4140 | 5062 | 9566 | 2208 | 22 | — |
| 9. Aachen . . . | — | — | — | — | — | — | — | 11962 | 37278 | 43523 | 92763 | 73965 | 17 | — | 11962 | 37278 | 43523 | 92763 | 73965 | 17 | — |
| 10. Müngersd. | 20 | 225 | 2154 | 2399 | 168 | 23 | — | 18 | 410 | 1115 | 1543 | 169 | 12 | 6 | 38 | 635 | 3269 | 3942 | 338 | 5 | 6 |
| 11. Alle übrigen Anhaltestell. | 12 | 113 | 1118 | 1243 | 84 | 23 | — | 9 | 112 | 1037 | 1158 | 84 | 6 | — | 21 | 225 | 2155 | 2401 | 168 | 29 | — |
| Summa | 11578 | 59989 | 86311 | 157878 | 96544 | 26 | — | 13988 | 59874 | 86026 | 159888 | 100053 | 27 | 6 | 25566 | 119863 | 172337 | 317766 | 196598 | 23 | 6 |

## Der im Vorigen angeführte Personenverkehr benutzte die Bahn in verschiedenen Längen:

| Auf | Anzahl der Personen. | | | | Geldertrag | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | I. Klasse. | II. Klasse. | III. Klasse und Kinder. | Summa. | der I. Klasse. | | | der II. Klasse. | | | der III. Klasse. | | | Summa. | | |
| | | | | | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. |
| 1 Meile | 891 | 15462 | 35943 | 52296 | 216 | 24 | — | 2758 | — | — | 3967 | 1 | — | 6941 | 25 | — |
| 2 " | 2246 | 27362 | 49208 | 78816 | 813 | 13 | — | 7382 | 22 | — | 8930 | 20 | 6 | 17126 | 25 | 6 |
| 3 " | 728 | 14029 | 25180 | 39937 | 382 | — | — | 4910 | 2 | 6 | 6498 | 24 | — | 11790 | 26 | 6 |
| 4 " | 1747 | 10956 | 17222 | 29925 | 1466 | 10 | — | 7408 | 25 | — | 7178 | — | 6 | 16053 | 5 | 6 |
| 5 " | 1555 | 10528 | 14389 | 26472 | 1815 | 20 | — | 8784 | 5 | — | 8161 | 26 | 6 | 18761 | 21 | 6 |
| 6 " | 159 | 1127 | 2293 | 3579 | 238 | 15 | — | 1314 | 25 | — | 1699 | 13 | — | 3252 | 23 | — |
| 7 " | 667 | 3641 | 4134 | 8442 | 1111 | 20 | — | 4551 | 7 | 6 | 3400 | 17 | — | 9063 | 14 | 6 |
| 8 " | 53 | 364 | 602 | 1019 | 97 | 5 | — | 484 | 27 | 6 | 544 | 14 | 6 | 1126 | 17 | — |
| 9 " | 17520 | 36394 | 23366 | 77280 | 35038 | 15 | — | 54589 | 15 | — | 22853 | 15 | — | 112181 | 15 | — |
| Summa | 25566 | 119863 | 172337 | 317766 | 41180 | 2 | — | 92184 | 9 | 6 | 63234 | 12 | — | 196598 | 23 | 6 |
| Durchschnittlich 1 Person | — | — | — | — | 1 | **18** | **3**,865 | — | **23** | **0**,865 | — | **11** | **10**,301 | — | **18** | **6**,732 |
| Alle auf 1 Meile | 186057 | 571444 | 608538 | **1,366039** | 41180 | 2 | — | 92184 | 9 | 6 | 63231 | 12 | — | **196598** | **23** | **6** |
| Durchschnittlich 1 Person | — | — | — | — | — | **6** | **7**,678 | — | **4** | **10**,074 | — | **3** | **1**,773 | — | **4** | **3**,810 |

## Aus sämmtlichen Resultaten des Personen-Verkehrs im Jahre 1842 erhält man folgende Durchschnitts-Ergebnisse.

| | Anzahl der Personen. | | | | | Geldertrag | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | I. Klasse. | II. Klasse. | III. Klasse. | Kinder. | Summa. | der I. Klasse. | | | der II. Klasse. | | | der III. Klasse. | | | der Kinder. | | | Summa. | | |
| | | | | | | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. |
| 1 Monat . . | 2130,58 | 9888,75 | 14090,20 | 270,91 | 26480,50 | 3431 | 20 | 2 | 7682 | — | 9 | 5215 | 22 | 3½ | 53 | 23 | 8½ | 16383 | 6 | 11¼ |
| 1 Woche . . . | 491,65 | 2305,06 | 3125,65 | 62,32 | 6110,90 | 791 | 27 | 8 | 1772 | 23 | 3 | 1203 | 19 | — | 12 | 12 | 4 | 3780 | 22 | 4 |
| 1 Tag . . . . | 70,04 | 328,39 | 463,23 | 9,13 | 870,59 | 112 | 27 | 4 | 252 | 16 | 9 | 171 | 14 | 3 | 1 | 23 | 5 | 538 | 19 | — |
| 100 Personen | 8,04 | 37,72 | 53,21 | 1,02 | 100 | 20,93 | — | — | 46,89 | — | — | 31,83 | — | — | 0,33 | — | — | 100 | — | — |
| 1 Person . . | — | — | — | — | — | 1 | 18 | 3,865 | — | 23 | 0,868 | — | 11 | 10,361 | — | 5 | 11,445 | — | 18 | 6,732 |
| 1 Meil. à Pers. | — | — | — | — | — | — | 6 | 7,678 | — | 4 | 10,074 | — | 3 | 1,778 | — | 1 | 7,313 | — | 4 | 3,810 |
| 1 Fahrt . . . | 12,86 | 60,29 | 85,09 | 1,13 | 159,84 | 20 | 21 | 5 | 46 | 11 | 1 | 31 | 14 | 6 | — | 9 | 8 | 98 | 26 | 9 |
| Höchste Tages-Einnahme (am 5. Septbr.) | 191 | 902 | 991 | 16 | 2100 | 313 | 20 | — | 806 | 21 | — | 450 | — | — | — | 3 | 7½ | 1573 | 18 | 6 |
| Niedrigste Tages-Einnahme (am 6. Januar) | 20 | 156 | 126 | — | 302 | 30 | 26 | — | 94 | 13 | 6 | 46 | 6 | 6 | — | — | — | 166 | 6 | — |

### Ueberhaupt, mit Berücksichtigung der Nebenerträge.

| | Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|
| 1 Monat . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 18012 | 12 | 7¼ |
| 1 Woche . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 4156 | 21 | 4¼ |
| 1 Tag . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 592 | 5 | 8 |
| 100 Personen . . . . . . . . . . . . . . . . . | — | — | — |
| 1 Person . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | — | — | — |
| 1 Meile à Person . . . . . . . . . . . . . . . | — | 4 | 9 |
| 1 Fahrt . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 108 | 21 | 9 |
| Höchste Tages-Einnahme (am 5. September) . . . . . | 1638 | 17 | 6 |
| Niedrigste Tages-Einnahme (am 8. Januar) . . . . . | 173 | 20 | — |

Im Jahre 1842 sind also überhaupt auf der Bahn beim Personen-Transport befördert worden:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 317766 Personen für . . . . . . . | 196598 Thlr. | 23 Sgr. | 6 Pf. |
| 14626 Ztr. Reisegepäck (Uebergewicht) für . . . . . . . . . . | 7759 „ | 16 „ | — „ |
| 1323 Equipagen für . . . . . . | 11278 „ | — „ | — „ |
| 75 Pferde . . . . . . . . . . | 329 „ | 10 „ | — „ |
| 1582 Hunde und kleine Viehstücke . | 183 „ | 11 „ | 9 „ |
| Zusammen für . | 216149 Thlr. | 1 Sgr. | 3 Pf. |

Von 100 Personen sind:

8 in der ersten,
38 „ „ zweiten und
54 „ „ dritten Wagenklasse

gefahren.

Die meisten Reisenden, nämlich 78816, benutzten die Eisenbahn auf zwei Meilen Länge; die darauf folgende größte Mehrzahl von 77280 aber die ganze Bahnlänge zwischen Köln und Aachen.

Alle auf eine Meile berechnet, würden 1,366039, und alle durch die ganze Bahn berechnet, 151782 Personen gefahren sein.

Im Durchschnitt zahlte jede Person 18 Sgr. 6 Pf. Fahrgeld, also $1\frac{1}{2}$ Sgr. mehr als im vorigen Jahre, und pro Meile 4 Sgr. 3,8 Pf. mehr als pro 1841.

Nach den Festsetzungen des Reglements vom 27. Juli 1842 ist vom 1. Oktober an die Zulassung von sogenanntem Freigepäck der Reisenden eingestellt und kein solches mehr taxfrei übernommen worden. Hierdurch ist nicht allein die erforderliche Erhöhung der Erträge nach Maaßgabe der durch die Leistungen für Aufnahme und Transport des Gepäcks verursachten Kosten, sondern auch eine billige Gleichstellung derjenigen Fahrgäste herbeigeführt worden, welche ohne Gepäck die Bahn befahren und früher gleich denjenigen behandelt wurden, welche 40 Pfd. Gepäck frei mitführten.

Im Jahre 1843 bestand die Personen-Frequenz aus 285929 Fahrgästen, mithin eine Verminderung von 31837 gegen das Jahr 1842, was vorzugsweise den ungünstigen Witterungseinflüssen zuzuschreiben ist.

Die Einnahme-Erträge der Bahn haben sich jedoch darum gegen das Vorjahr nicht unergiebiger gezeigt, indem, wie solches sich aus dem Nachstehenden hervorstellt, nicht nur mehr Personen die erste Wagenklasse wählten, sondern auch verhältnißmäßig mehr Reisende die ganze Strecke zwischen Köln und Aachen als die kürzeren Strecken benutzten; auf letzteren hat die Frequenz insbesondere abgenommen.

Die Gepäckfracht hat einen Mehrertrag von 8668 Thlr. eingebracht, der Equipagen-Transport dagegen lieferte eine Mindereinnahme von 1920 Thlr. Im Ganzen wurden auf der Eisenbahn im Jahre 1843 befördert:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 285929 Personen für . . . . . . | 189932 Thlr. | 15 Sgr. | 9 Pf. |
| 29392 Ztr. 17 Pfd. Reisegepäck für | 16427 „ | 10 „ | — „ |
| 1071 Equipagen für . . . . . | 9679 „ | 8 „ | — „ |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 43 Pferde für . . . . . . . . | 242 Thlr. | 16 Sgr. | — Pf. |
| 1696 Hunde und anderes Vieh für | 243 „ | 23 „ | 9 „ |
| Im Ganzen lieferten die Personenzüge mit den Nebenerträgen eine Einnahme von . . . . . . . | 216525 Thlr. | 13 Sgr. | 6 Pf. |

mithin 376 Thlr. mehr als im Jahre 1842.

Die angeführte Personen-Frequenz vertheilte sich nach den verschiedenen Richtungen auf die einzelnen Stationen und Wagenklassen nachstehend.

| Station. | In der Richtung nach Aachen. | | | | | | | In der Richtung nach Köln. | | | | | | | Hauptsumme. | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Zahl der Personen. | | | | Geldbetrag | | | Zahl der Personen. | | | | Geldbetrag. | | | Zahl der Personen. | | | | Geldbetrag. | | |
| | I. Klasse. | II. Klasse. | III. Klasse. | Summa. | Thlr. | sg. | pf. | I. Klasse. | II. Klasse. | III. Klasse. | Summa. | Thlr. | sg. | pf. | I. Klasse. | II. Klasse. | III. Klasse. | Summa. | Thlr. | sg. | pf. |
| 1. Köln . . . . | 9964 | 30859 | 32575 | 73398 | 74396 | 10 | 3 | — | — | — | — | — | — | — | 9964 | 30859 | 32575 | 73398 | 74396 | 10 | 3 |
| 2. Königsdorf . . | 32 | 512 | 2229 | 2773 | 1000 | 23 | 6 | 109 | 2983 | 6304 | 9396 | 1791 | 20 | — | 141 | 3495 | 8533 | 12169 | 2792 | 13 | 6 |
| 3. Horrem . . . | 84 | 722 | 2310 | 3116 | 1131 | 12 | — | 150 | 2324 | 6386 | 8860 | 2051 | 6 | — | 234 | 3046 | 8696 | 11976 | 3182 | 18 | — |
| 4. Buir . . . . | 33 | 987 | 2494 | 3514 | 898 | 24 | 6 | 28 | 767 | 1772 | 2567 | 1099 | 10 | 6 | 61 | 1754 | 4266 | 6081 | 1998 | 5 | — |
| 5. Düren . . . | 1051 | 7892 | 12121 | 21064 | 8101 | 7 | — | 873 | 5777 | 9096 | 15746 | 9295 | 26 | — | 1924 | 13669 | 21217 | 36810 | 17397 | 3 | — |
| 6. Langerwehe . | 109 | 2999 | 4949 | 8057 | 2017 | 22 | — | 54 | 2186 | 4320 | 6560 | 1788 | 6 | 6 | 163 | 5185 | 9269 | 14617 | 3805 | 28 | 6 |
| 7. Eschweiler . . | 653 | 6607 | 10174 | 17434 | 3638 | 10 | 6 | 577 | 4567 | 5188 | 10332 | 6117 | 8 | 6 | 1230 | 11174 | 15362 | 27766 | 9755 | 19 | — |
| 8. Stolberg . . | 535 | 2248 | 3200 | 5983 | 1015 | 22 | — | 49 | 488 | 1140 | 1677 | 704 | 21 | — | 584 | 2736 | 4340 | 7660 | 1720 | 13 | — |
| 9. Aachen . . . | 893 | 1577 | 2245 | 4715 | 1705 | 22 | — | 12047 | 31067 | 35202 | 78316 | 68031 | 23 | 6 | 12940 | 32644 | 37447 | 83031 | 69737 | 15 | 6 |
| 10. Herbesthal . . | — | — | — | — | — | — | — | 89 | 359 | 857 | 1305 | 554 | 11 | — | 89 | 359 | 857 | 1305 | 554 | 11 | — |
| 11. Belgischer Debit für Herbesthal . . . . | — | — | — | — | — | — | — | 1023 | 1355 | 1985 | 4363 | 3739 | 28 | — | 1023 | 1355 | 1985 | 4363 | 3739 | 28 | — |
| 12. Sämmtl. Anhaltestellen . . | — | 553 | 3900 | 4453 | 315 | 9 | — | 25 | 813 | 1462 | 2300 | 236 | 22 | — | 25 | 1366 | 5362 | 6753 | 552 | 1 | — |
| Summa | 13354 | 54956 | 76197 | 144507 | 94521 | 12 | 9 | 15024 | 52686 | 73712 | 141422 | 95411 | 3 | — | 28378 | 107642 | 149909 | 285929 | 189932 | 15 | 9 |

**Auf die verschiedenen Längen von 1—11 Meilen wurde die Bahn von den Reisenden benutzt:**

| Auf | Anzahl der Personen. | | | | Geldertrag | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | I. Klasse. | II. Klasse. | III. Klasse. | Summa. | der I. Klasse. | | | der II. Klasse. | | | der III. Klasse. | | | Summa. | | |
| | | | | | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. |
| 1 Meile . . . . . | 1346 | 13223 | 31799 | 46368 | 347 | 24 | — | 2312 | 19 | — | 3545 | 10 | 6 | 6205 | 23 | 6 |
| 2 " . . . . . | 3518 | 26017 | 44555 | 74090 | 1580 | 10 | — | 7514 | 1 | 6 | 8567 | 5 | — | 17661 | 16 | 6 |
| 3 " . . . . . | 457 | 9516 | 18384 | 28357 | 240 | 1 | — | 3471 | 21 | 6 | 4912 | 27 | 6 | 8624 | 20 | — |
| 4 " . . . . . | 1633 | 9286 | 14068 | 24987 | 1370 | 2 | — | 6301 | 29 | — | 6024 | 1 | — | 13696 | 2 | — |
| 5 " . . . . . | 1655 | 9665 | 12524 | 23844 | 1934 | 1 | — | 8072 | 2 | — | 7279 | 11 | — | 17285 | 14 | — |
| 6 " . . . . . | 142 | 1023 | 1883 | 3048 | 211 | 11 | — | 1170 | — | — | 1372 | 23 | 9 | 2754 | 4 | 9 |
| 7 " . . . . . | 695 | 3872 | 4137 | 8704 | 1150 | — | — | 4810 | 14 | — | 3363 | 1 | 6 | 9323 | 15 | 6 |
| 8 " . . . . . | 137 | 260 | 503 | 900 | 66 | 28 | — | 347 | 5 | — | 450 | 27 | 6 | 865 | — | 6 |
| 9 " . . . . . | 18098 | 33668 | 20842 | 72608 | 36196 | — | — | 50502 | 3 | — | 20565 | 20 | — | 107883 | 23 | — |
| 11 " . . . . . | 797 | 1112 | 1214 | 3123 | 2019 | 2 | — | 2075 | 22 | — | 1537 | 22 | — | 5632 | 16 | — |
| Summa | 28378 | 107642 | 149909 | 285929 | 45115 | 19 | — | 86577 | 27 | — | 57618 | 29 | 9 | 189932 | 15 | 9 |
| Durchschnittl. 1 Person | — | — | — | — | **1** | **17** | **8**,33 | — | **24** | **1**,55 | — | **11** | **7**,400 | — | **19** | **11**,155 |
| Alle auf 1 Meile . . | 202222 | 529840 | 540166 | **1,272228** | 45115 | 19 | — | 86577 | 27 | — | 57618 | 29 | 9 | **189932** | **15** | **9** |
| Durchschnittl. 1 Person | — | — | — | — | — | **6** | **8**,31 | — | **4** | **10**,82 | — | **3** | **2**,75 | — | **4** | **5**,74 |

Folgende Durchschnittsergebnisse stellten sich aus dem Vorhergehenden für das Jahr 1843 heraus:

| Auf | Anzahl der Personen. | | | | | Geldertrag. | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | I. Klasse. | II. Klasse. | III. Klasse. | Kinder. | Summa. | der I. Klasse. | | | der II. Klasse. | | | der III. Klasse. | | | der Kinder. | | | Summa. | | |
| | | | | | | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. |
| 1 Monat | 2364,83 | 8970,16 | 12284,66 | 207,75 | 23827,41 | 3759 | 19 | 1 | 7214 | 21 | 7 | 1756 | 20 | 6¾ | 44 | 26 | 11 | 15827 | 21 | 3¾ |
| 1 Woche | 515,73 | 2070,01 | 2834,92 | 47,94 | 5489,61 | 867 | 18 | 3 | 1664 | 28 | 9 | 1097 | 19 | 9 | 10 | 10 | 9 | 3652 | 14 | 6½ |
| 1 Tag | 77,74 | 294,90 | 403,88 | 6,83 | 783,36 | 123 | 18 | 1 | 237 | 6 | — | 156 | 11 | 6 | 1 | 14 | 3 | 520 | 10 | 11 |
| 100 Personen | 9,92 | 37,65 | 51,60 | 0,83 | 100 | 23,80 | — | — | 45,70 | — | — | 30,17 | — | — | 0,30 | — | — | 100 | — | — |
| 1 Person | — | — | — | — | — | 1 | 17 | 8,33 | — | 24 | 1,55 | — | 11 | 7,40 | — | 6 | 5,80 | — | 19 | 11,13 |
| 1 Meile à Person | — | — | — | — | — | — | 6 | 8,31 | — | 4 | 10,82 | — | 3 | 2,75 | — | 1 | 7,40 | — | 4 | 5,74 |
| 1 Fahrt | 14,87 | 56,36 | 77,18 | 1,30 | 149,70 | 23 | 28 | 7 | 45 | 9 | 10 | 29 | 26 | 6 | — | 8 | 5 | 99 | 13 | 3 |
| Höchste Tages-Einnahme (am 8. August) | 958 | 507 | 747 | 11 | 2223 | 522 | 3 | — | 348 | 29 | 6 | 269 | — | 6 | 3 | 4 | — | 1143 | 7 | — |
| Niedrigste Tages-Einnahme (am 29. Januar) | 22 | 132 | 280 | 1 | 435 | 22 | 20 | — | 80 | 29 | — | 79 | 22 | — | — | 2 | — | 183 | 13 | — |

**Ueberhaupt, mit Berücksichtigung der Nebenerträge.**

| | Thlr. | sg | pf. |
|---|---|---|---|
| 1 Monat | 18043 | 23 | 6½ |
| 1 Woche | 4163 | 28 | 6½ |
| 1 Tag | 593 | 6 | 4 |
| 100 Personen | — | — | — |
| 1 Person | — | — | — |
| 1 Meile à Person | — | 5 | 1,52 |
| 1 Fahrt | 113 | 10 | 11 |
| Höchste Tages-Einnahme (am 8. August) | 1289 | 5 | — |
| Niedrigste Tages-Einnahme (am 29. Januar) | 193 | 2 | — |

Stellt man nun eine Vergleichung der Durchschnittssätze gegen die früheren Jahre an, so ergeben sich überall günstig fortschreitende Zahlenverhältnisse für das Ertrags-Interesse, wie aus nachstehender vergleichender Zusammenstellung hervorgeht.

| | 1841. | | | 1842. | | | 1843. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| a. Von 100 Personen sind gefahren | | | | | | | | | |
| in der I. Wagenklasse . . | 6 | | | 8 | | | 10 | | |
| „ „ II. „ . . | 37 | | | 38 | | | 38 | | |
| „ „ III. „ . . | 57 | | | 54 | | | 52 | | |
| b. Die Gelderträge betrugen | Prozent. | | | Prozent. | | | Prozent. | | |
| überhaupt für die I. Wagenklasse . . | 16 | | | 21 | | | 24 | | |
| „ „ „ II. „ . . | 48 | | | 47 | | | 46 | | |
| „ „ „ III. „ . . | 36 | | | 32 | | | 30 | | |
| | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. | Thlr. | sg. | pf. |
| c. Desgleichen für jede Person durchschnittlich | — | 17 | — | — | 18 | 7 | — | 20 | — |
| d. Desgleichen für jede Person, alle auf 1 Meile Transport berechnet . . . . . . . . . | — | 14 | 1 | — | 4 | 4 | — | 4 | 6 |
| e. Die Gelderträge betrugen ferner, inkl. der Neben-Einnahmen, | | | | | | | | | |
| für jeden Tag . . | 578 | — | — | 592 | — | — | 593 | — | — |
| „ jede Fahrt . . | — | — | — | 108 | 22 | — | 113 | 11 | — |

In den bis jetzt verflossenen Monaten des Jahres 1844 hat, im Vergleich mit den Monaten des Jahres 1843, sowohl die Personen-Frequenz als auch die Einnahme dafür bedeutend zugenommen, so daß für das Jahr 1844 gewiß günstige Resultate zu erwarten stehen.

#### m. Güter-Frequenz.

Bald nach Eröffnung der Bahn für die Personen-Beförderung trat auch schon das Bedürfniß des Gütertransports, namentlich in Rücksicht der Steinkohlen, hervor. Auch für andere Güter wurde der Transport auf der Eisenbahn in Anspruch genommen, und wiewohl der Gütertransport überall den schwierigsten Theil der Betriebseinrichtung und Ausführung bildet und es noch an zureichendem Transportmaterial gebrach, so mußte man dem Bedürfniß doch baldmöglichst entgegenzukommen suchen.

Auf diese Weise fing der Transport der rohen Produkte gegen Ausgang des Oktobermonats 1841 an, und es wurden in diesem, besonders aber in dem Monat November, auch schon Handelsgüter versuchsweise auf der Bahn transportirt.

Ein provisorisches Reglement für die Güterverladung und der vorläufige Tarif für den Gütertransport, welche der Administrationsrath in seiner Sizzung vom 29. November 1841 genehmigte, schrieben die Sätze und Bestimmungen vor, nach welchen die Transport-Uebernahme von Gütern und kleinen Packeten mit den Personenzügen und, wie es ausdrücklich in dem Eingang zum Reglement heißt: „in soweit die vorhandenen Transportmittel und die getroffenen Bahnhofseinrichtungen solches gestatten", geschieht.

Unter den vorstehend bezeichneten Umständen ist der eigentlich mit Anfang Dezember 1841 erst begonnene Gütertransport auf der Rheinischen Eisenbahn — größtentheils mit den Personenzügen befördert — immerhin als nicht ganz unbeträchtlich zu nennen, wie die nachstehenden Resultate dies herausstellen.

Es wurden nämlich abgefertigt von Mitte Oktober bis Ende Dezember 1841:

| | Eilgüter. | Handelsgüter. | Rohe Produkte. | Kohlen. | Insgesammt. | Geldertrag. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Zentner. | Zentner. | Zentner. | Zentner | Zentner. | Thlr. | sg. | pf. |
| Von Köln . . . . . . . . . | 56 | 5662 | 3136 | — | 8854 | 1612 | 20 | — |
| „ Aachen . . . . . . . . . | 42 | 1828 | 4072 | 28250 | 34201 | 1987 | 21 | — |
| „ Düren . . . . . . . . . | 11 | 34 | 4008 | — | 4053 | 328 | 24 | — |
| „ d. übrigen Zwischenstationen | 5 | — | 315 | 311 | 622 | 53 | 22 | — |
| Summa | 114 | 7524 | 11531 | 28561 | 47730 | 3982 | 27 | — |
| oder: | | | | | | | | |
| Im Monat Oktober . . . . . | — | — | — | 2485 | 2485 | 124 | 7 | 6 |
| „ „ November . . . | 14 | 3013 | 1665 | 8505 | 13195 | 1307 | 2 | 6 |
| „ „ Dezember . . . . | 100 | 4511 | 9866 | 17571 | 32049 | 2551 | 17 | — |
| Summa wie vorhin | 114 | 7524 | 11531 | 28561 | 47730 | 3982 | 27 | — |

Vom Jahre 1842 an hat der Ertrag mit jedem Monat zugenommen, wie aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich ist.

| Monat. | 1842. | | | | | 1843. | | | | | 1844. | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Gewicht. | | Geldertrag. | | | Gewicht. | | Geldertrag. | | | Gewicht. | | Geldertrag. | | |
| | Ztr. | Pfd. | Thlr. | sg. | pf. | Ztr. | Pfd. | Thlr. | sg. | pf. | Ztr. | Pfd. | Thlr. | sg. | pf. |
| Januar . . | 24015 | 59 | 2385 | 9 | — | 59028 | — | 5440 | 20 | 4 | 162540 | — | 12734 | 7 | 6 |
| Februar . | 27480 | 13 | 2514 | 3 | — | 46042 | — | 4003 | 19 | 5 | 143077 | — | 13312 | 29 | — |
| März . . | 37019 | 89 | 3746 | 24 | — | 53362 | — | 5375 | 25 | 3 | 170114 | — | 15046 | 27 | — |
| April . . . | 39001 | 9 | 3793 | 12 | 4 | 53127 | — | 5661 | 4 | 11 | 226038 | — | 19458 | 3 | — |
| Mai . . . | 42500 | 26 | 4109 | 6 | 6 | 76622 | — | 8025 | 7 | 5 | 221015 | — | 17857 | 4 | — |
| Juni . . . | 51097 | 12 | 4744 | 6 | 3 | 83035 | — | 8782 | 12 | 10 | 260553 | — | 21681 | 18 | — |
| Juli . . . | 49272 | 90 | 4418 | 25 | 9 | 118830 | — | 11330 | — | 9 | 422579 | — | 65697 | 8 | — |
| August . . | 40125 | 66 | 3808 | 1 | 11 | 102900 | — | 9867 | 13 | 11 | 313226 | — | 22146 | 9 | — |
| Septbr. . | 38324 | 70 | 3569 | 15 | 9 | 98177 | — | 8908 | 4 | 6 | | | | | |
| Oktober . | 48196 | 63 | 4681 | 3 | 1 | 115490 | — | 11516 | 15 | 1 | | | | | |
| November | 62689 | 63 | 5580 | 23 | 3 | 280082 | 10 | 17833 | 26 | 9 | | | | | |
| Dezember | 78292 | 88 | 6593 | 23 | 10 | 292875 | 20 | 16952 | 14 | 5 | | | | | |
| Summa | 538616 | 48 | 49945 | 4 | 8 | 1,379574 | 30 | 108232 | 24 | 1 | | | | | |

Für den Gütertransport im Jahre 1842 haben zwei Perioden der Behandlung, nämlich diejenige für die ersten 9 Monate nach dem ältern Reglement vom 29. November 1841 und diejenige für die letzten 3 Monate nach dem Reglement vom 27. Juli 1842, bestanden. In der ersten Periode wurden im Ganzen 349437 Ztr. 34 Pfund Güter transportirt und dafür 33089 Thlr. 14 Sgr. 6 Pf. eingenommen.

Hiervon waren:

| | | | | | | Einnahme. | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 5258 | Ztr. | 2 | Pfd. | Königl. Postgüter | 1681 | Thlr. | 26 | Sgr. | 6 | Pf. |
| 1464 | „ | 87 | „ | Eilgüter . . . | 739 | „ | 15 | „ | — | „ |
| 46924 | „ | 45 | „ | Handelsgüter . . | 8722 | „ | 11 | „ | — | „ |
| 137552 | „ | — | „ | rohe Produkte . | 12656 | „ | 21 | „ | — | „ |
| 158238 | „ | — | „ | Steinkohlen . . | 9289 | „ | 1 | „ | — | „ |

In der zweiten Periode bestand der Gütertransport aus 538616 Ztr. 48 Pfd mit einer Einnahme von 49945 Thlr. 4 Sgr. 8 Pf.; hiervon waren:

| | | | | | | Einnahme. | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 7423 | Ztr. | 72 | Pfd. | Königl. Postgüter | 2381 | Thlr. | 20 | Sgr. | 10 | Pf. |
| 1850 | „ | 69 | „ | Eilgüter . . . | 947 | „ | 1 | „ | — | „ |
| 25 | „ | 62 | „ | Geldsendungen . | 54 | „ | 24 | „ | — | „ |
| 210244 | „ | — | „ | Güter I. Klasse | 19024 | „ | 9 | „ | — | „ |
| 77468 | „ | 46 | „ | „ II. „ | 13382 | „ | — | „ | — | „ |
| 622 | „ | 99 | „ | „ III. „ | 159 | „ | 29 | „ | — | „ |
| 240981 | „ | — | „ | „ IV. „ | 13780 | „ | 10 | „ | — | „ |
| | | | | Nebenerträge . . | 215 | „ | — | „ | 10 | „ |

Hiernach ist in der ersten Periode pro Zentner aufgekommen für:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Eilgüter . . | 15 | Sgr. | 2 | Pf., |
| Handelsgüter | 5 | „ | 8 | „ |
| rohe Produkte | 2 | „ | 9 | „ |
| Steinkohlen . | 2 | „ | 8 | „ |

in der zweiten Periode dagegen für:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Eilgüter . . . | 16 | Sgr. | 1½ | Pf., |
| Geldsendungen . | 2 | „ | 9 | „ |
| Güter I. Klasse | 2 | „ | 7½ | „ |
| „ II. „ | 4 | „ | 7 | „ |
| „ III. „ | 7 | „ | 8 | „ |
| „ IV. „ | 1 | „ | 7½ | „ |

Auf eine Meile wurden in der ersten Periode transportirt:

| | | | | | Ertrag pro Zentner. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Thlr. | Sgr. | Sgr. | Pf. |
| 40356 | Ztr. | Postgüter für . . . . . . . | 1681 | 27 | 1 | 3 |
| 9912 | „ | Eilgüter für . . . . . . | 739 | 15 | 2 | 2,85 |
| 385921 | „ | Handelsgüter für . . . . | 8722 | 11 | — | 8,13 |
| 841545 | „ | rohe Produkte für . . . . | 12656 | 21 | — | 5,41 |
| 840518 | „ | Steinkohlen für . . . . . . | 9289 | 1 | — | 3,97 |
| 2,118261 | Ztr. | überhaupt für . . . . . . | 33089 | 15 | — | 5,62 |

In der zweiten Periode:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 16795 | Ztr. | Postgüter für . . . . . . . | 699 | 24 | 1 | 3 |
| 2795 | „ | Eilgüter für . . . . . . | 207 | 16 | 2 | 2,73 |
| 195 | „ | Geldsendungen für . . . . | 54 | 24 | 8 | 5,16 |
| 438467 | „ | Güter I. Klasse für . . . | 6367 | 18 | — | 5,22 |
| 258004 | „ | „ II. „ „ . . . . | 4659 | 19 | — | 6,50 |

| | Thlr. | Sgr. | Ertrag pro Zentner. Sgr. | Pf. |
|---|---|---|---|---|
| 4661 Ztr. Güter III. Klasse für . . . | 159 | 29 | 1 | 0,35 |
| 380377 „ „ IV. „ „ . . . | 4491 | 9 | — | 4,25 |
| 1,101294 Ztr. überhaupt für . . . . . . | 16640 | 19 | — | 5,43 |

Im Ganzen gingen also 3,219455 Ztr. Güter auf eine Meile weit über die Bahn, und da der Einnahme-Ertrag im Ganzen 49945 Thlr. 4 Sgr. 8 Pf. war, so betrug derselbe für jeden Zentner 2 Sgr. 8⅘ Pf. und pro Zentner und Meile 5,3 Pf.

Der Gütertransport gewann im Laufe des Jahres 1843 an Ausdehnung ungemein und wurde besonders seit der Vereinigung mit den Belgischen Bahnen von großer Wichtigkeit.

Es erscheint zweckmäßig, in der gegenwärtigen Darstellung den innern Gütertransport-Verkehr von dem rheinisch-belgischen Transport-Verkehr von der Zeit ab getrennt zu behandeln, seitdem die Rheinische Eisenbahn von Aachen aus mit den Belgischen Eisenbahnen in Verbindung gesetzt ist.

Der innere Transport wurde bewirkt bis zum 9. April nach dem früheren Reglement vom 27. Juli 1842, vom 10. April bis 1. November nach dem umgearbeiteten Reglement und den Tarifen vom 2. April 1843, und seit dem 2. November nach dem Reglement und den Tarif-Bestimmungen vom 11. Oktober 1843.

Bereits im Mai 1843 erweiterte sich der Güterverkehr auf der Eisenbahn zwischen Köln und Aachen, besonders in der Richtung von Aachen auf Köln, theils durch die nach dem Tarif vom 2. April eingetretene Modifikation der Transportpreise der rohen Produkte und der Handelsgüter überhaupt und die getroffenen Einrichtungen wegen Zustellung und Abholung der Güter, theils durch die Erleichterungen, welche den aus Belgien kommenden und zu Aachen aufgenommenen Eisenbahngütern in Folge gemeinschaftlicher Maaßregeln mit der Belgischen Eisenbahn-Verwaltung gewährt wurden, die ihrerseits ähnliche Erleichterungen für die Eisenbahngüter eintreten ließ, welche, aus Rheinpreußen kommend, zu Lüttich auf die Belgische Bahn kamen. Es geschah dies zur Zeit, wo die Bahnstrecke zwischen Lüttich und Aachen noch nicht befahren war.

Es wurden demnach für das Jahr 1843:

| | Zentner für | Thlr. | Sgr. | Pf. |
|---|---|---|---|---|
| Königl. Postgüter . . . . . . . . . | 6873 | 2130 | 16 | 1 |
| Eilgüter . . . . . . . . . . . . | 1603 | 922 | 20 | — |
| Geldsendungen an Werth 863970 Thlr. | 390 | 852 | 4 | — |
| Rohe Produkte, insbesondere Eisen und Schienen . . . . . . . . . . | 441017 | 39136 | 11 | — |
| Kohlen und Kalksteine . . . . . . . | 397661 | 19575 | 4 | — |
| Handelsgüter . . . . . . . . . . | 175907 | 31254 | 5 | — |
| an Nebenerträgen . . . . . . . . . | . | 511 | 26 | — |
| überhaupt . | 1,026451 | 94392 | 26 | 1 |

| | | Thlr. | Sgr. | Pf. |
|---|---|---|---|---|
| transportirt, von welchen nach Abzug der reglementsmäßigen Rabatt-Bewilligungen von | | 5464 | 21 | 6 |
| der Netto-Ertrag betrug | | 88918 | 4 | 7 |
| wohingegen im Jahre 1842 von überhaupt | 538616 Ztr. | 49945 | 4 | 8 |

aufgekommen waren; die innere Gütertransportmasse hat sich daher im Jahre 1843 gegen das Vorjahr verdoppelt und einen Mehrertrag von 38973 Thlr. abgeworfen.

Von den Gegenständen, welche auf die Bahn gebracht wurden, nahmen, was die Menge anbelangt, die Kohlen den ersten Rang ein, und es wurden davon befördert:

| | von Aachen Ztr. | von Eschweiler Ztr. | überhaupt Ztr. |
|---|---|---|---|
| nach Köln | 17373 | 31226 | 48599 |
| „ Königsdorf | 5141 | 1137 | 6314 |
| „ Horrem | 26284 | 7268 | 33552 |
| „ Buir | 12219 | 3360 | 15579 |
| „ Düren | 55526 | 96941 | 152467 |
| „ Langerwehe | 12872 | 85 | 12957 |
| „ Eschweiler | 23347 | — | 23347 |
| „ Stolberg | 166 | — | 166 |
| „ Aachen | — | 51894 | 51894 |
| „ Herbesthal | 700 | 90 | 790 |
| zusammen | 153628 | 192037 | 345665 |

Demnächst sind nachstehende Gegenstände als die wichtigsten zu bezeichnen:

| | | |
|---|---|---|
| Roheisen, von Köln nach Aachen, auch in umgekehrter Richtung, und nach Eschweiler | 187720 | Ztr. |
| Schienen, von Aachen (belgische) und von Düren (inländische) | 154362 | „ |
| Bauholz, nach Aachen, Brennholz und Bretter, von Buir nach Köln und Aachen | 83992 | „ |
| Kalk und Marmorsteine, von Eschweiler und Langerwehe | 24262 | „ |
| Getreide und Hülsenfrüchte, in beiden Richtungen | 19550 | „ |
| Manufaktur-Waaren, von Köln nach Aachen rc. | 20423 | „ |
| Eisenwaaren, von Aachen, Düren und Köln | 13029 | „ |
| Wollene Waaren, desgl. | 8703 | „ |
| Kolonial- und Spezereiwaaren, von Köln nach Aachen | 12033 | „ |

und außerdem rohe Wolle, Kupfer, Häute, Farbstoffe, Oel, Kalk (von Langerwehe) u. a. m., wobei zu erinnern ist, daß eine große Menge der zu Aachen aufgenommenen Güter belgischer Herkunft gewesen ist, da dieselben erst seit Eröffnung der Bahn bis zur Grenze besonders ausgeschieden werden konnten.

| | | |
|---|---|---|
| In der Richtung von Aachen nach Köln wurden transportirt . . . . . . . . . . . . . . . . | 704944 | Ztr. |
| und in derjenigen von Köln nach Aachen . . . . | 321507 | „ |
| zusammen . | 1,026451 | Ztr. |

Die Wichtigkeit der Aufnahmestellen, welche zur Belebung des innern Gütertransport-Verkehrs im Jahre 1843 beigetragen haben, geht aus folgender Zusammenstellung hervor.

| Von | nach Köln. | nach Königsdorf. | nach Horrem. | nach Buir. | nach Düren. | nach Langerwehe. | nach Eschweiler. | nach Stolberg. | nach Aachen. | nach Herbesthal. | Summa. | Geldertrag. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Zentner. | Zentner. | Zentner. | Zentner. | Zentner. | Zentner. | Zentner. | Zentner. | Zentner. | Zentner. | Zentner. | Thlr. | sg. | pf. |
| Köln . . . . | — | 67 | 608 | 342 | 37975 | 2611 | 77170 | 533 | 123271 | 267 | 242844 | 31837 | 21 | 1 |
| Königsdorf . . | 58 | — | — | 2 | 433 | 751 | 5 | — | 208 | — | 1457 | 102 | 12 | 6 |
| Horrem . . . | 309 | 12 | — | — | 23 | 101 | 15 | — | 302 | 14 | 776 | 86 | 21 | 5 |
| Buir . . . . | 39634 | 8 | 6 | — | 1505 | 1442 | 3586 | — | 1803 | — | 47984 | 2943 | — | — |
| Düren . . . . | 40191 | 12 | 34 | 269 | — | 196 | 1712 | 51 | 4833 | 166 | 47404 | 3630 | 9 | 8 |
| Langerwehe . . | 4957 | 327 | 7852 | 1843 | 237 | — | 63 | 72 | 3080 | 10 | 18441 | 1107 | — | 10 |
| Eschweiler . . | 60938 | 1100 | 25291 | 3765 | 97069 | 135 | — | — | 55353 | 92 | 243743 | 11844 | 6 | 5 |
| Stolberg . . . | 718 | 2 | 1 | — | 196 | 70 | 4 | — | 40 | — | 1031 | 142 | 8 | 5 |
| Aachen . . . | 209717 | 5164 | 26330 | 12268 | 71279 | 14070 | 80907 | 2102 | — | 823 | 422660 | 37200 | 10 | 3 |
| Herbesthal . . | 45 | — | — | — | 14 | — | 1 | — | 51 | — | 111 | 24 | 4 | — |
| Summa | 356567 | 6692 | 60122 | 18429 | 208731 | 19376 | 163463 | 2758 | 188941 | 1372 | 1,026451 | 88918 | 4 | 7 |

Zu Aachen sind demnach ⅔ der Güter des innern Transportverkehrs, Kohlen eingerechnet, auf die Bahn gebracht, zu Köln ¼ und zu Eschweiler durch die Kohlenversendungen ebenfalls ¼ dieser Gütermasse. Das Uebrige fällt auf die andern Zwischenstationen, von welchen nur Düren, Buir und Langerwehe von Erheblichkeit sind.

Pro Zentner ist aufgekommen:

| | | |
|---|---|---|
| für Postgüter . . . . . . . . . | 9 Sgr. | 3 Pf., |
| „ Eilgüter . . . . . . . . . . . | 17 „ | 3 „ |
| „ Steinkohlen, Steine . . . . | 1 „ | 6 „ |
| „ Eisen und andere rohe Produkte . | 2 „ | 7 „ |
| „ Handelsgüter . . . . . . . . | 4 „ | 6½ „ |
| Ueberhaupt . | 2 Sgr. | 7 Pf., |

Auf eine Meile wurden transportirt:

| | | | | | | Ertrag pro Zentner. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Thlr. | Sgr. | Pf. | Sgr. | Pf. |
| 51483 | Ztr. | Postgüter für . . . | 2130 | 16 | 1 | 1 | 3 |
| 11733 | „ | Eilgüter für . . . . | 922 | 20 | — | 2 | 4,30 |
| 3336 | „ | Geldsendungen für . . | 852 | 4 | — | — | — |
| 1,571832 | „ | Steinkohlen, Steine ꝛc. | 19575 | 4 | — | — | 4,66 |
| 2,755826 | „ | Eisen und andere rohe Produkte . . . . . | 38269 | 24 | 3 | — | 5 |
| 1,449653 | „ | Handelsgüter für . . | 26656 | — | 3 | — | 6,62 |
| | | Provision und Nebenerträge . . . . . . | 511 | 26 | — | — | — |
| 5,843863 | Ztr. | überhaupt für . . . | 88918 | 4 | 7 | — | 5,47 |

Der belgisch-rheinische Gütertransport, geregelt nach einem vorläufigen, mit der Belgischen Eisenbahn-Verwaltung gemeinschaftlich festgestellten Reglement und Tarif vom 6. Oktober 1843 begann schon in der Woche vor der dazu anberaumten Eröffnung vom 2. November 1843 durch beträchtliche Oelzufuhren aus Belgien und entwickelte sich augenblicklich mit einer großen Lebhaftigkeit auf der Rheinischen Eisenbahn durch das Zuströmen von Gütern aller Art aus Belgien, besonders aber von Roheisen, für welches sich belgische Lieferanten durch kontraktliche Verbindlichkeit für den Import in die preußischen Rheinprovinzen vor Ende des Jahres verbindlich gemacht hatten. Daher kam es, daß in jenen zwei Monaten allein 336000 Ztr. belgischer Güter mittelst ungefähr 4200 Wagenladungen, also durchschnittlich 70 Transportwagen und 5600 Ztr. Güter importirt wurden, worunter allerdings 255000 Ztr. Roheisen begriffen sind; außer diesen aber noch täglich durchschnittlich 1300—1400 Ztr. Handelsgüter, größtentheils von Antwerpen kommend, nach Köln und Aachen eingeführt wurden.

Der Export rheinischer Güter hatte sich im Jahre 1843 noch zu keiner erheblichen Bedeutsamkeit ausbilden können und sind nur 17123 Ztr. zu Köln und zu Aachen verladener Güter in jenem zweimonatlichen Zeitraume ausgeführt worden. Im Ganzen hat also der belgisch-rheinische Verkehr in diesem

Zeitraume 353123 Ztr. auf die Bahn und 19314 Thlr. 19 Sgr. 6 Pf. eingebracht, und es wurden mithin überhaupt 1,379579 Ztr. Güter aller Art befördert, die einen Ertrag von 10823 Thlr. 24 Sgr. 1 Pf. lieferten.

Die nachstehende Uebersicht weist die einzelnen Absendungs- und Bestimmungs-Stationen des In- und Auslandes nach, welche den belgisch-rheinischen Transportverkehr mit Gütersendungen, vom 27. Oktober an, per Eisenbahn belebt haben.

## I. Import.

| Von | nach Aachen. | nach Eschweiler. | nach Düren. | nach Köln. | nach allen übrig. rheinischen Stationen. | Summa. | Geldertrag. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Zentner. | Zentner. | Ztr. | Zentner. | Zentner. | Zentner. | Thlr. | sg. |
| Antwerpen | 7300 | — | 163 | 48851 | — | 56314 | 7279 | 28 |
| Brüssel | 2656 | — | — | 9141 | — | 11797 | 1668 | 18 |
| Ostende | 230 | — | — | 1725 | — | 1955 | 339 | 27 |
| Lüttich | 171832 | 55350 | 631 | 4761 | 26190 | 258764 | 7262 | 7 |
| Verviers | 2861 | 12 | 9 | 1290 | — | 4172 | 282 | 13 |
| allen übrigen belgischen Stationen | 212 | — | — | 2757 | — | 2969 | 461 | 26 |
| Summa I. | 185091 | 55362 | 803 | 68525 | 26190 | 335971 | 17294 | 29 |

## II. Export.

| Von | nach Verviers. | nach Lüttich. | nach Ostende. | nach Brüssel. | nach Antwerpen. | nach allen übrig. belgischen Stationen. | Summa. | Geldertrag. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ztr. | Ztr. | Ztr. | Ztr. | Ztr. | Ztr. | Ztr. | Thlr. | sg. |
| Köln | 2418 | 4297 | 103 | 1173 | 2575 | 543 | 11109 | 1801 | 22½ |
| Düren | 68 | 92 | — | 2 | 83 | 105 | 350 | 33 | 26 |
| Eschweiler | 10 | — | — | 2 | 1 | — | 13 | 1 | 19 |
| Aachen | 2176 | 955 | 12 | 413 | 827 | 1193 | 5576 | 174 | 23 |
| allen übrigen rheinischen Stationen | 46 | 2 | — | — | 56 | — | 104 | 7 | 20 |
| Summa II. | 4718 | 5346 | 115 | 1590 | 3542 | 1841 | 17152 | 2019 | 20½ |
| Hauptsumme | — | — | — | — | — | — | 353123 | 19314 | 19½ |

Pro Zentner ist eingenommen:

für Import, Eisen auf kurze Strecken . — Sgr. 9,18 Pf.,
alle übrigen Güter . . . 4 „ 0,04 „
„ Export . . . . . . . . . . . . . 3 „ 6,39 „
Ueberhaupt . 1 Sgr. 7,69 Pf.

Auf eine Meile wurden transportirt:

| | | Thlr. | Sgr. | Pf. | Ertrag pro Zentner. Sgr. | Pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 647590 Ztr. | Eisen für . . . . . . | 6508 | 3 | — | — | 3,61 |
| 448539 „ | aller übrigen Gegenstände für . . . . . . . . | 10786 | 26 | — | — | 8,65 |
| 135900 „ | Export für . . . . | 2019 | 20 | 6 | — | 6,68 |
| 1,232029 Ztr. | überhaupt für . . . | 19314 | 19 | 6 | — | 5,64 |

Außer dem bereits erwähnten Roheisen waren die wichtigsten Gegenstände bei der Ein- und Ausfuhr von und nach Belgien:

| Einfuhr. | Zentner. | Ausfuhr. | Zentner. |
|---|---|---|---|
| Rohzucker . . . . . . . . . | 20468 | Eisen- und Stahlwaaren . . | 4582 |
| Oel und Thran . . . . . . | 17800 | Schmalte, Glasur, Erz, Farbewaaren . . . . . . . . | 2850 |
| Rohe Häute . . . . . . . . | 8620 | Rohe Schaafwolle . . . . | 2079 |
| Talg . . . . . . . . . . | 5397 | Wein . . . . . . . . . . | 1203 |
| Twiste . . . . . . . . . | 1720 | Rübkuchen . . . . . . . . | 988 |
| Rohe Baumwolle . . . . . | 1388 | Manufakturwaaren . . . . | 895 |
| Farbe- u. außereuropäische Hölzer | 2259 | Pottloh . . . . . . . . . | 678 |
| Tabak . . . . . . . . . . | 1664 | u. a. m. | |
| Kolonialwaaren . . . . . . | 1332 | | |
| Farbestoffe. . . . . . . . | 1360 | | |

Die Durchschnitts-Erträge für den Gütertransport geben nachstehende Ergebnisse, und zwar:

a. für den innern Verkehr:

| | p. Zentner überhaupt. Sgr. | Pf. | p. Zentner und Meile. Sgr. | Pf. |
|---|---|---|---|---|
| von Postgütern . . . . . . . . . . . . | 9 | 3 | 1 | 3 |
| „ Eilgütern . . . . . . . . . . . . . | 17 | 3 | 2 | 4,30 |
| „ Kohlen, Steinen u. s. w. . . . . . . | 1 | 6 | — | 4,66 |
| „ Eisen und anderen rohen Produkten . . | 2 | 7 | — | 5 |
| „ Handelsgütern . . . . . . . . . . | 4 | 6½ | — | 6,62 |
| überhaupt . | 2 | 7 | — | 5,47 |

b. für den rheinisch-belgischen Verkehr

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| bei der Einfuhr: | | | | |
| 1) des Roheisens auf kurzen Strecken . | — | 9 | — | 3,61 |
| 2) der übrigen Gegenstände . . . . . | 4 | — | — | 8,65 |
| bei der Ausfuhr . . . . . . . . . . | 3 | 6 | — | 6,08 |
| überhaupt . | 1 | 8 | — | 5,64 |

wobei in Beziehung auf diesen letzten Durchschnittssatz ad 1 Sgr. 8 Pf. zu bemerken ist, daß derselbe wegen der überwiegenden Menge von Roheisen, welches in dem kurzen Zeitraume von 2 Monaten und auf nur ganz kurzen Bahnstrecken von 2, 3 und 4 Meilen eingeführt wurde, keinen Maaßstab abgeben kann.

Die Resultate der Monate des Jahres 1844 liefern, so weit solche vollständig vorliegen, zu den Erwartungen die günstigste Aussicht, daß der Gütertransport-Verkehr zwischen der Nordsee und dem Rheine, besonders auch in der Richtung von dem letzteren nach Belgien und seinen Häfen, in einer großartigen Entwickelung begriffen ist, der gewiß aber alsdann erst seine größte Ausdehnung erhalten wird, wenn das zweite Geleise auf der Bahn hergestellt ist. Ohne Herstellung desselben für die sich entgegenkommenden Züge, die bei der Benutzung den Betrieb ungemein erschweren und vertheuern, würden diese erfreulichen Aussichten aber nicht in ihrem ganzen Umfange verwirklicht werden können, und es ist deshalb diese Herstellung gleichsam die größte Hauptbedingung eines vollständigen Gelingens des Unternehmens. Die Mittel dazu wie zur Vermehrung der Transportkräfte zu beschaffen, wird daher die wichtigste und nächste Aufgabe sein.

## 44. Aachen-Mastrichter Eisenbahn zur Verbindung der Rheinischen Eisenbahn mit dem Süd-Wilhelms-Kanal.

### Geschichte dieses Projekts.

Von dieser Bahn wird nur ein sehr kleiner Theil auf preußischem Gebiete liegen, allein sie darf nicht unerwähnt bleiben, weil sie ein bedeutendes Interesse für Aachen hat, welches — als Punkt des Zusammentreffens der holländischen und belgischen Konkurrenz — durch Benutzung dieser günstigen Verhältnisse, als Handelsstadt bald eine eben so hohe Stufe erreichen dürfte, wie es als Fabrikplatz einnimmt.

Der Bau dieser 4 Meilen langen Eisenbahn wurde durch die Niederländische Regierung beabsichtigt, wie nachstehender, unter dem 3. Mai 1842 den Kammern vorgelegter Gesetz-Entwurf ergiebt:

„Wir Wilhelm ꝛc. Da Wir erwogen, daß die Handelsbeziehungen im Allgemeinen und das Wohl Limburgs insbesondere befördert würden, wenn man in Verbindung mit dem Kanale von Zuid-Willemswaart eine schnellere Kommunikation mittelst einer Eisenbahn zwischen Mastricht und der preußischen Grenze in der Richtung von Aachen herstellte und daß eine Zweigbahn auf Kirchrath ebenfalls den Transport der Kohlen der Domänengrube befördern und dadurch dem Schatze mehr eingebracht würde: aus diesen Gründen und nach Wahrnehmung des Staatsraths bestimmen Wir:

### Artikel 1.

Es soll eine Eisenbahn zwischen Mastricht und der preußischen Grenze nach Aachen zu, mit einer Zweigbahn auf Kirchrath in einer später zu bestimmenden Linie, angelegt werden.

### Artikel 2.

Diese Bahn wird für einen doppelten Schienenweg angelegt, aber nur der erste beendet, bis sich das Bedürfniß eines zweiten herausstellt.

Artikel 3.

Der Tarif wird später von Uns bestimmt.

Artikel 4.

Um die Kosten zu decken, wird eine besondere, auf die Bahn hypothezirte Anleihe von 3,700000 Fl. zu einem Zinsfuß eröffnet, der nicht 5 Prozent übersteigen darf.

Artikel 5.

Als Garantie dient die Bahn selbst, und wenn ihre Einnahmen nicht hinreichen, die Einkünfte der Domänengrube von Kirchrath. Wenn auch dies nicht hinreicht, wird die Regierung den Rest decken.

Artikel 6.

Bringt die Bahn Ueberschüsse, so dient es, die Anleihe zu tilgen. Ist diese ganz getilgt, so gehört die Bahn rein dem Staat.

Artikel 7.

Das Gesetz wird erst ausgeführt, wenn man sich, ohne Kosten für den Staat, wegen des Anschlusses dieser Bahn auf dem preußischen Gebiete mit der dortigen Regierung und den Unternehmern der Bahn auf diesem Punkte geeinigt hat."

Von den Kammern wurde dieser Antrag jedoch abgeschlagen, worauf der Plan zu dieser Eisenbahn eine Zeit lang ruhte, bis er im Anfang des Jahres 1844 von einem Komité aufgenommen wurde, welchem als Unterstützung von der Regierung ein ihr gehöriges großes Kohlenwerk übertragen werden sollte. Die Bedingungen, unter welchen von diesem Komité unterm 24. Februar 1844 Aktienzeichnungen zur Ausführung der obigen Eisenbahn aufgenommen wurden, waren folgende:

1) Die Zeichnungen sind nur dann verpflichtend, wenn von dem Preußischen und von dem Holländischen Gouvernement die Konzession und die Anwendung des Expropriations-Gesetzes bewilligt und außerdem wenigstens von einem oder von beiden Gouvernements Begünstigungen, namentlich die Uebertragung der Verwaltung und Nutzmessung der dem Niederländischen Gouvernement zugehörigen, bei Kirchrath im Kanton Herten gelegenen Steinkohlenbergwerke der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft gewährt werden.

   Das Bau- und Betriebs-Kapital ist nach den Ueberschlägen zu $2\frac{3}{4}$ Millionen Thaler preußisches Kourant (oder 4,840000 fl. holl. Konv.-Geld) geschätzt, bis zu welchem Betrage Zusicherungen für Aktien ertheilt werden.

2) Die Aktienzeichner bezahlen sofort $\frac{1}{2}$ Prozent, welches bei den späteren Zahlungen in Anrechnung kommt oder, wenn die Gesellschaft wider Erwarten nicht konzessionirt werden sollte, nach Abzug der Kosten, zurückbezahlt wird.

3) Jede Aktie beträgt 200 Thlr. preußisches Kourant oder 352 fl. holländisches Kourant. Die künftigen Einzahlungen können in Berlin sowohl wie in Amsterdam gemacht werden.

4) Sobald mit Gewißheit die Konzession zu erwarten steht, wird durch Zeitungen zu Berlin, Amsterdam, Aachen, Köln und Mastricht eine General-Versammlung der Aktienzeichner nach Aachen berufen, um nach absoluter Majorität das Statut zu beschließen. Jede Aktie zählt hierbei für eine Stimme und die in der General-Versammlung nicht erschienenen oder nicht durch Bevollmächtigte vertretenen Aktionäre sind durch die Beschlüsse der Majorität gebunden. In das Statut soll die Bestimmung aufgenommen werden, daß die General-Versammlungen, sobald die Gesellschaft definitiv konstituirt ist, abwechselnd in Aachen und in Mastricht gehalten werden und daß die Direktion zur Hälfte aus Mitgliedern, die zu Aachen oder zu Burtscheid wohnen, und zur andern Hälfte aus Mitgliedern, die zu Mastricht wohnen, zusammengesetzt wird."

Da die ganze Länge der Bahn, inkl. zwei Zweigbahnen, nach den beträchtlichen Steinkohlenwerken des Wurmreviers etwa 6⅔ Meilen betragen wird und das Anlagekapital nach dem Vorstehenden zu 2,750000 Thlr. angenommen ist, so werden sich die Durchschnittskosten einer Meile auf etwa 412910 Thlr. stellen.

Zu den Aktienzeichnungen fand der zu jener Zeit gewöhnliche Andrang Statt und wurde das Kapital dadurch vollständig gesichert. Die Konzession für den preußischen Theil der Bahn wird nicht bezweifelt, und da auch von den Ständen Hollands zu erwarten steht, daß sie den Antrag der Gesellschaft, ihr, als Bürgschaft für ein Minimum von Zinsen, die Dominial-Steinkohlengruben zu Kirchrath auf eine bestimmte Anzahl Jahre abzutreten, genehmigen werden, so wird wahrscheinlich diese Bahn bald zur Ausführung gelangen.

## 45. Bonn-Kölner Eisenbahn.

### a. Geschichte dieser Bahn.

Im Jahre 1836 eröffnete ein aus Bewohnern von Bonn und der Umgegend gewähltes Komité von 15 Personen die Einladung zur Aktienzeichnung zu diesem Vereine auf den Grund der Bestimmungen, welche unter andern besagten:

„§. 1.

Unter dem Namen Köln-Bonner Eisenbahn-Gesellschaft bildet sich ein Aktien-Verein, welcher die Erbauung oder Benutzung einer Eisenbahn von Bonn nach Köln, mit eventuellem Anschlusse an andere dorthin führende Bahnen, zum Zweck hat.

§. 19.

Sobald die Vorarbeiten und Ermittelungen so weit gediehen sind, daß sie der Königl. Regierung vorgelegt werden können und demnach die Konzession, mit Bestimmung der Richtung der Bahnlinie, erfolgt sein wird, soll eine

General-Versammlung sämmtlicher Interessenten zu dem Ende einberufen werden, damit sich Jeder erkläre, ob und für wie viel er bei dem Unternehmen ferner betheiligt bleiben wolle. Im Falle des Rücktritts fallen die zu den Vorbereitungskosten gezahlten ¼ Prozent pro rata der zurückgezogenen Summen der bleibenden Gesellschaft anheim. Nach dem alsdann sich ergebenden Resultate wird der provisorische Ausschuß seine Funktionen in die Hände des zu wählenden Verwaltungsraths niederlegen und über die Verwendung der Unkosten-Fonds Rechnung stellen."

Auf diese Grundbestimmungen erfolgte die Einzeichnung des damals für hinreichend erachteten Gesellschafts-Kapitals von 650000 Thlr. in beiden Städten, Bonn und Köln, binnen wenigen Tagen. Das Komité (provisorischer Ausschuß genannt) ließ nun zwei Linien nivelliren und veranschlagen: die eine über Weßlingen, die andere über Brühl, und legte der General-Versammlung am 4. April 1837 das Resultat seiner Arbeiten mit einem, vorher nicht gedruckten Statuten-Entwurfe vor. Die erste Linie, über Weßlingen, obgleich die kürzere und wohlfeilere, ward wegen der Konkurrenz des Rheines und der Chaussee verworfen. Die andere über Brühl, obgleich länger und theurer, ward gewählt, weil sie dem Vorgebirge (zwischen Bonn und Köln) eine nöthige Verbesserung der Kommunikation gewährte, auch dem aufgegebenen Nachweise des öffentlichen Nutzens und der Aussicht auf eine größere Rente besser entsprach. Der Statuten-Entwurf, welcher auf die damals im preußischen Staate geltenden allgemeinen Bedingungen für Eisenbahn-Unternehmungen basirt war, ward gleichfalls berathen und einem Gesellschaftsvertrage zum Grunde gelegt. Die Richtungslinie der Bahn war darin folgendermaßen entworfen:

„§. 3.

Die Gesellschaft schlägt der Königl. Regierung folgende Richtungslinie der Bahn vor: Die Bahn beginnt zu Bonn zwischen dem Rheine und dem Sternthor, läuft dem Vorgebirge bei Roisdorf entlang, in thunlichst gerader Richtung nach Brühl, und mündet in oder an der Stadt Köln an demjenigen Punkte zwischen dem Weiher- und Hahnenthore aus, welcher, in so weit es die Lokalitäten und die Militärverhältnisse gestatten, als der geeignetste wird ermittelt werden; sie wird sich zu Bonn an den Rhein und bei Köln an die nach der belgischen Grenze führende Bahn anschließen; jedoch soll der Bau der Bahn nach Köln, ohne Berücksichtigung des Schicksals der Rhein-Belgischen Bahn, sogleich nach erfolgter Allerhöchster Genehmigung beginnen."

Die erwähnte Ermittelung des Einmündepunktes zu Köln erfolgte später durch Verhandlungen zwischen dem provisorischen Ausschusse und der Militärbehörde, und es ergab sich daraus die Nothwendigkeit sowie die Nützlichkeit, ein altes zugemauertes Stadtthor bei St. Pantaleon dazu zu benutzen. Die während dieser Zeit vom provisorischen Komité angestellten Bemühungen zur Erlangung der Königl. Konzession blieben aber während dreier Jahre ohne Erfolg. In der Zwischenzeit erschien das neue Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 mit der dazu gehörigen Ministerial-Instruktion, worauf das Statut und der Gesellschaftsvertrag vom 24. April 1837 dem provisorischen

Ausschusse zur Umarbeitung nach Maaßgabe der neuen Gesetzgebung und zur Bewirkung einer Vermehrung des Kapitals durch neue Aktienzeichnungen remittirt wurde. Zugleich aber erhielt das Unternehmen im Allgemeinen die Königl. Zustimmung durch folgende Kabinetsordre vom 6. Juli 1840:

„Nach dem Antrage des Staats-Ministeriums vom 11. v. Mts. will Ich dem eingeleiteten Unternehmen einer Eisenbahnanlage von Bonn nach Köln durch eine Aktien-Gesellschaft mit einem Grundkapitale von 750000 Thlr. hierdurch Meine Zustimmung ertheilen und zugleich genehmigen, daß diese Eisenbahn, nach erfolgter Bestätigung des Mir einzureichenden Gesellschafts-Statuts, in der vorgeschlagenen Richtung über Brühl durch den Festungsrayon nach Köln geführt und durch eine Zweigbahn mit der von Köln nach Aachen führenden Bahn verbunden werde.

Die spezielle Festsetzung über die Einführung der Bahn in den Festungsrayon von Köln bleibt vorbehalten. Auch bestimme Ich hierdurch, daß die in dem Gesetze über Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 ergangenen allgemeinen Vorschriften, insbesondere diejenige über die Expropriation, auf das obengedachte Unternehmen Anwendung finden sollen."

Der provisorische Ausschuß ließ nun einen neuen Kostenanschlag durch den bekannten Erbauer der Taunus-Eisenbahn, Regierungsrath Denis, machen, woraus hervorging, daß für die Hauptbahn von Bonn nach Köln allein, ohne irgend eine Zweigbahn, ein Kapital von 860000 Thlr. erfordert werde. Mit diesem Anschlage legte das Komité zum Schlusse seiner Funktionen in der General-Versammlung vom 21. September 1840 zugleich einen Entwurf des umgearbeiteten Statuts zur Berathung vor. Unter andern war namentlich der §. 3 desselben der Gegenstand einer vielseitigen und lebhaften Debatte. Derselbe lautete im Entwurfe:

„Die Richtungslinie der Bahn ist im Wesentlichen folgende: Die Bahn beginnt zwischen dem Rheine und dem Sternthore, nähert sich dem Vorgebirge bei Roisdorf, Bornheim und Brühl, und geht von da in thunlichst gerader Richtung nach Köln, wo sie in der Stadt an einem Punkte ausmündet, welcher nach den bisherigen Verhandlungen von der Staats-Regierung festgesetzt werden wird. Die Bahn wird sich in der Nähe von Köln an die Rheinische Bahn, und sie kann sich zu Bonn an den Rhein mittelst Zweigbahnen anschließen. Ueber die Ausführung dieser Anschlußbahnen wird eine spätere General-Versammlung das Nähere beschließen. Jedenfalls soll zuerst die Bahn von Bonn nach Köln vollendet werden."

Bei der Erörterung dieses Paragraphen stellte sich eine größere Differenz der Meinungen als bei irgend einem anderen Paragraphen heraus, und es ergab sich, daß zwei Parteien in Widerspruch standen, von denen die eine den Bahnhof bei Bonn in der Nähe des Rheins, die andere entfernt von demselben angelegt haben wollte. Wäre der Streit hierüber auf die Spitze getrieben worden, so war das Loos der Gesellschaft entschieden: entweder sie

zerfiel ganz und gar, oder die Majorität konstituirte sich zu einer neuen Gesellschaft nach den von ihr beliebten Bedingungen.

In dieser Krisis machte ein kölner Aktionär zur Vereinigung der beiden Parteien folgenden Vorschlag:

„Die Gesellschaft ist befugt, Zweigbahnen anzulegen: 1. zum Anschluß an die Rheinische Bahn bei Köln; 2. zum Anschluß an den Rhein bei Bonn; 3. zur Ausdehnung der Bahnlinie bis an den Fuß des Siebengebirges. Diese Anlagen sollen jedoch nur in Folge eines besonderen Beschlusses der General-Versammlung und nach vorheriger Beschaffung der dazu erforderlichen Geldmittel ausgeführt werden."

Durch diesen Vorschlag wurde ein Gleichgewicht der gegenseitigen Zugeständnisse und die erforderliche Einstimmigkeit herbeigeführt, indem nur ein einziger Aktionär damit nicht einverstanden war. Es wurde zugleich im Interesse der Gesellschaft und der Stadt Bonn angemessen befunden und entschieden, daß die künftige Verwaltung in Beziehung auf die Anlage des Bahnhofes bei Bonn nicht an die in dem ehemaligen Statuten-Entwurf angegebenen Grenzen gebunden sein sollte.

Nachdem sämmtliche Paragraphen des Statuts in gleicher Weise vielseitig erörtert worden, erfolgte dessen Festsetzung, und auf diese Grundlage hin geschah die vorläufige Einzeichnung der Summe von 876000 Thlr. Hiermit schloß die General-Versammlung am 21. September 1840, um sich am 27. September wieder zu vereinigen.

In dieser General-Versammlung unterzeichneten alle Aktionäre den notariellen Gesellschaftsvertrag und schritten alsdann zur Wahl der Verwaltung. Das Resultat der letzteren war, daß 15 Bonner und 13 Kölner Mitglieder gewählt wurden.

Durch nachstehende Allerhöchste Bestätigungsurkunde vom 11. Februar 1841 erhielt hierauf das Statut die definitive Genehmigung und die Gesellschaft zugleich die Rechte einer Korporation.

„Wir Friedrich Wilhelm :c. :c. Nachdem Wir bereits durch Unsere Ordre vom 6. Juli v. J. zur Anlage einer Eisenbahn von Bonn nach Köln Unsere landesherrliche Zustimmung ertheilt haben, wollen Wir die Gesellschaft, welche nach der anliegenden Notarial-Urkunde vom 27. September v. J. zur Erbauung und Benutzung dieser Eisenbahn unter dem Namen: „Bonn-Kölner Eisenbahn-Gesellschaft" mit dem nach den weiteren Ermittelungen für erforderlich erachteten Grundkapitale von 876000 Thlr. zusammengetreten ist, nach der Bestimmung des Art. 37 des Handelsgesetzbuchs Unserer Rheinprovinz, als eine anonyme Gesellschaft hiermit bestätigen, und das in jener Notarial-Urkunde enthaltene Statut sammt den danach vereinbarten transitorischen Bestimmungen hierdurch genehmigen, jedoch mit der Maaßgabe: zu §. 3 des Statuts, daß in Betreff der Fortführung der Bahn bis an den Fuß des Siebengebirges Unsere Entscheidung vorbehalten bleibt, bis diese Ausdehnung des Unternehmens nach den bestehenden allgemeinen Anordnungen zur Beschlußnahme vorbereitet sein wird, und daß

zur Feststellung des Projekts für die Ausmündung der Bahn und die Anlage des Bahnhofes bei Bonn die besondere Genehmigung Unseres Finanz-Ministers erforderlich sein soll, sowie zu §. 7 des Statuts, daß die Betheiligung bei anderen Eisenbahn-Unternehmungen nur nach vorgängiger Zustimmung Unseres Finanz-Ministers erfolgen darf. Die gegenwärtige Bestätigung und Genehmigung soll in Verbindung mit Unserer vorerwähnten Ordre vom 6. Juli v. J. nebst dem Statute und den transitorischen Bestimmungen durch die Gesetzsammlung bekannt gemacht werden."

Der Bau der Bahn hätte nun beginnen können, wenn nicht wegen der Anlage des Bahnhofes zu Bonn Zweifel gewesen wären. Um diese zu beseitigen, wurden von der Direktion die nöthigen Ermittelungen eingeleitet und fünf verschiedene Stellen, nämlich drei an der Nordseite und zwei an der Südseite, in technischer, ökonomischer und allgemeiner Beziehung untersucht. In der am 28. Juli 1841 gehaltenen Versammlung des Verwaltungsraths und der Direktion wurde nach Abwägung der Vortheile und Nachtheile eines jeden dieser Punkte zur Abstimmung über jeden einzelnen geschritten.

Hieraus ergab sich das Resultat: 1. daß die Anlage des Bahnhofes am Exercierplatze (in der Nähe des Rheins) von allen Anwesenden einstimmig verworfen wurde; 2. daß für eine Stelle am Grabenwege (diejenige, welche im ehemaligen Statuten-Entwurfe bezeichnet war) vier Stimmen; 3. daß für eine andere, nicht genau bezeichnete Stelle in der Nähe des Sternthores sieben Stimmen; und endlich 4. daß für jene am Ende der poppelsdorfer Allee, dem Neuthor zunächst, vierzehn Stimmen unter einundzwanzig Stimmberechtigten sprachen. Außerdem erklärten sich noch die vier stellvertretenden Direktoren, über deren Stimmrecht das Statut Zweifel zuließ, und die einen desfallsigen Vorbehalt machten, ebenfalls für letztere Stelle.

Durch den letzteren Beschluß erwachte der Streit wegen der Anlage des Bahnhofes zu Bonn zwischen zwei Parteien von Neuem, indem ein Theil der Aktionäre, mit der Direktion der Gesellschaft an der Spitze, den Bahnhof an der vorhin angegebenen Stelle auf der Südwestseite, ein anderer Theil derselben, unter Leitung der städtischen Behörden, denselben auf der Nordseite der Stadt angelegt haben wollte.

Die letztere Partei führte für ihre Ansicht als Gründe namentlich an: Der nördliche Theil Bonns, durch seine Lage und Beschaffenheit am wenigsten begünstigt, würde durch die Nähe der Eisenbahn in Folge des sich bildenden Geschäftsverkehrs aus dem Zustande der Versunkenheit erhoben werden; Bonn selbst würde dadurch, daß die Bahn zu Bonn an den Rhein gelegt und in der Nähe von Köln mit der von dort aus nach Belgien führenden Bahn in Verbindung gesetzt würde, mit der Zeit eine Spedition und einige merkantilische Wichtigkeit erlangen. Wie hoch der hieraus entstehende Gewinn aber anzuschlagen sei, zeige sich sofort, wenn man berücksichtige, daß die Bonn-Kölner Bahn, nach dem Grundsatze des ursprünglichen Statuts, eine Fortsezzung derjenigen sei, welche die Nordsee mit dem Rheine verbindet und daher der Transport derjenigen Güter, welche rheinabwärts kämen und nach den

Niederlanden oder weiter gingen, zu Bonn anfangen, sowie (bei der großen Unwahrscheinlichkeit einer Bahnanlage von Bonn nach Koblenz) für die, welche von der See her oder aus den Niederlanden kämen und ihre Bestimmung rheinaufwärts hätten, zu Bonn endigen würde. Namentlich bei den Sendungen rheinaufwärts käme der acht Stunden lange Wasserweg von Köln bis Bonn gegen den in etwa 40 bis 45 Minuten zurückzulegenden Schienenweg in Vergleich, die Kürze dieses Weges und die geringeren Verladungskosten in Bonn setzten es mithin wohl außer allen Zweifel, daß sich dort ein ansehnlicher Verkehr bilden würde. Um dies zu verhindern, wären es daher namentlich die Kölner Aktionäre, welche die Anlage des Bahnhofes an der Südseite der Stadt wünschten.

Von der andern Partei wurde dagegen angeführt, daß der Bahnhof an der Südseite von Bonn namentlich nachstehende Vortheile darbiete:

1) Nähe der Stadt. — Keine andere Stelle dürfte so nahe beim Marktplatze, dem Centralpunkte des städtischen Verkehrs, liegen.

2) Schöne Lage und Zugänglichkeit von allen Seiten. — Die vorzügliche freie Lage in Mitte der Naturschönheiten Bonns, die wahrlich mit jenen des Siebengebirges wetteifern dürfen, ließe sich nur beneiden, nicht verkleinern. Am vorderen Ende die poppelsdorfer Allee, welche ihres Gleichen in ganz Deutschland suche, am anderen Ende zwei Bezirksstraßen, von Meckenheim und Enskirchen, welche nach dem Herzen des Landes führten; auf beiden Flanken Gelegenheit zur Anlage breiter chaussirter Straßen zur Verbindung mit diesen Bezirksstraßen und mit dem Sternthor. Alles, ohne Häuser und Gärten zu zerstören; dabei die Benutzung von drei Stadtthoren, des Neuthores zunächst, dann des Sternthores und des koblenzer Thores. Sollten diese drei Thore zur Passage noch nicht reichen, so würde die Ueberbrückung eines Stadtgrabens zur Verbindung mit der Schloßstraße, der breitesten von Bonn, hinzutreten können.

3) Keine Störung der gegenwärtigen Verhältnisse und Erleichterung der zukünftigen Entwickelung. — Zu allen andern Bahnhofstellen in der Nähe der Stadt (mit Ausnahme des, blos von der Fronte zugänglichen Grabenweges) könne man nur vermittelst Durchschneidung vieler Gärten, zu einigen nur mittelst Niederreißung von Häusern rc., gelangen. Nur an der Südseite böte das sogenannte mülheimer Feld unmittelbar am Stadtgraben eine große, nicht in Gartenanlagen verwandelte Ackerfläche dar.

4) Erleichterung des Verkehrs für die Stadt- und Landbewohner. — Für beide Theile hielte diese Stelle die richtige Mitte: beide Theile hätten auf der Waage des Landesherrn gleiche Geltung. Die Bevölkerung des Siebengebirges und des Vorgebirges, von Rolandseck an, könne sich hier konzentriren und den Markt von Köln, Aachen rc. mit ihren Produkten versehen. Das Bedürfniß einer Fortsetzung der Bahn würde für diese Menschenmasse dadurch theilweise befriedigt, ohne allen Nachtheil für Bonn. Für die Zufuhren von allen Seiten wäre gerade diese Stelle die gelegenste.

5) Die Verbindung mit dem Rheine sei dadurch nicht ausgeschlossen. — Diese Verbindung könne von dort aus sowohl nach der Nord-

als nach der Südseite Statt finden, und zwar außerhalb der Stadt sowohl, als durch die Stadt.

Eben so wäre die Verbindung des Rheins mit dem südlichen Bahnhofe durch eine Zweigbahn an mehreren Stellen ausführbar. Wenn man dieser Zweigbahn, die übrigens nur für den Güterverkehr mittelst Pferdeförderung nützlich sein könne, den Vorwurf mache, die Stadt werde dadurch umgangen, so träfe derselbe die Nordseite nicht minder als die Südseite, und es läge in der Natur der Sache, daß es auch nicht anders sein könne. Die Hauptrücksicht dabei dürfte aber darin bestehen, daß diese Zweigbahn den Rhein an solchen Punkten berührte, wo hinreichendes Wasser zum Anlanden großer Schiffe vorhanden sei. Es scheine dies aber auf der Nordseite, in der Nähe des Landungsplatzes der Kohlennachen, nicht der Fall zu sein, und außerdem würde die Stadt das schmale Werft an dieser Stelle bedeutend verbreitern müssen, um Menschen und Güter außer Berührung mit dem Leinpfade zu bringen, indem jetzt schon häufige Störungen beim Anlanden der fliegenden Brücke und der Dampfschiffe Statt finden. Der Eisenbahn-Gesellschaft würde man wohl nicht zumuthen, daß sie auf ihre Kosten solche städtische Anlagen ausführen sollte, und sie hätte daher eine Lage sorgfältig zu meiden, wodurch sie wider Willen dazu beitragen müßte.

Viele mündliche und schriftliche Vorstellungen wurden von beiden Parteien, nachdem auch in der General-Versammlung der Aktionäre am 4. April 1842 keine Einigung erfolgt war, den Staatsbehörden zugefertigt, worauf der Direktion der Gesellschaft von der Regierung zu Köln nachstehendes Reskript des Finanz-Ministers vom 19. April 1842 zur Kenntniß der Aktionäre mitgetheilt wurde.

„Des Königs Majestät haben, wie ich der Königl. Regierung in Verfolg der Verfügung vom 14. März d. J. eröffne, in Folge mehrfacher Immediat-Vorstellungen von den Verhandlungen über die Anlage des Bahnhofes bei Bonn Kenntniß zu nehmen geruht. Obwohl Allerhöchstdieselben mit der auch von der Regierung vorgetragenen Ansicht, daß von den Bewohnern der Stadt Bonn der Wahl des Platzes eine viel zu große Wichtigkeit beigelegt werde, und in dieser Beziehung einerseits die übertriebensten Besorgnisse, andererseits eben so überspannte Erwartungen obwalten, einverstanden sind, so haben Sie es doch, da auch die Gründe, welche den Wünschen der Stadt entgegengestellt werden, eben so wenig durchgreifend erscheinen, und namentlich nicht anzunehmen ist, daß der Umstand, ob die Bahn auf der Nord- oder Südseite der Stadt beginnt, auf deren Frequenz irgend einen wesentlichen Einfluß haben sollte, für billig erachtet, bei einer hauptsächlich das Interesse der Stadt Bonn berührenden Frage auch die vielfachen Anträge ihrer Behörden und Bewohner möglichst zu berücksichtigen, zumal auch bei dem statutenmäßig von dem Verwaltungsrathe in Gemeinschaft mit der Direktion gefaßten Beschlusse keinesweges Einstimmigkeit Statt gefunden, sondern der dritte Theil der Stimmen sich für die Anlegung des Bahnhofes an der Nordseite der Stadt ausgesprochen hat. Demgemäß kann ich mit Rücksicht auf den in der Bestätigungs-Urkunde vom 11. Februar v. J. gemachten Vorbehalt, falls die städtische Behörde auf ihrem Widerspruch beharren sollte, der projektirten Bahnhofsanlage auf dem mülheimer Felde an der poppelsdorfer Allee die Genehmigung nicht ertheilen, so daß demnächst von Seiten der Gesellschaft anderweite, den Wünschen der Stadt Bonn mehr entsprechende Vorschläge zu gewärtigen

bleiben. Hierbei ist jedoch, der Allerhöchsten Bestimmung zufolge, auch der Rücksicht auf eine künftige mögliche Fortsetzung der Bahn nach dem Siebengebirge oder nach Koblenz, wofür die Benutzung der Westseite der Stadt zu der Bahnhofsanlage am zweckmäßigsten erscheinen würde, die nöthige Beachtung zu gewähren. — Hiernach hat die Königl. Regierung die weitere Eröffnung an die Direktion der Gesellschaft ergehen zu lassen.

Berlin, den 19. April 1842. Der Finanz-Minister
Graf v. Alvensleben."

An die Königl. Regierung zu Köln.

In Folge dieser vorläufigen Entscheidung des Königl. Finanz-Ministeriums trat die Direktion mit der städtischen Behörde zu Bonn in nähere Verbindung; zur genauen Nivellirung und Vergleichung sämmtlicher in Vorschlag gebrachter Bahnhofstellen wurde der Auftrag ertheilt und mehrere technische Gutachten über die Zweckmäßigkeit der einzelnen Projekte eingeholt.

In einem Gutachten des Landbaumeisters Märtens war näher ausgeführt: 1. daß die Stadt Bonn denselben Vortheil von der Eisenbahn habe, der Bahnhof möge an die eine oder die andere Seite gelegt werden; 2. daß der Nachtheil für die Eisenbahn aber sehr bedeutend sei, wenn der Bahnhof an die Südwestseite gelegt würde; 3. daß die höhere Vorschrift, die dereinstige Fortsetzung der Bahn zu berücksichtigen, es aber vollends außer Zweifel setze, daß keine andere als die Richtung nach Süden gewählt werden könne; 4. daß man endlich die verfehlten Richtungslinien anderer Bahnen zum warnenden Beispiel nehmen und keine lebensgefährlichen Kurven konstruiren dürfe, wo die schönste gerade Linie von der Natur geboten sei.

Alle Versuche, eine Vereinigung zwischen beiden Parteien herbeizuführen, scheiterten jedoch, indem keine von ihrer Ansicht abgehen wollte. Jede richtete an die Staatsbehörden und an den König Gesuche und Bittschreiben, um ihrem Projekte Eingang zu verschaffen, während das Ganze darunter leiden mußte, indem der Bau der Bahn nur sehr langsam vorwärts ging.

Durch Reskript des Finanz-Ministers von Bodelschwingh vom 26. November 1842 wurde endlich dem so lange dauernden und mit leidenschaftlicher Heftigkeit geführten Streite ein Ende gemacht, indem die Anlage des Bahnhofes auf der Südwestseite der Stadt an der von Bonn nach Poppelsdorf führenden Chaussee bestimmt wurde.

Die Richtung der Bahn von Bonn bis Köln war also hierdurch bestimmt und konnten mithin die bis jetzt nur stellenweise betriebenen Arbeiten zur Herstellung der Bahn im Frühjahr 1843 mit der größten Thätigkeit angegriffen werden. Im September desselben Jahres wurde auch die Richtungslinie der Eisenbahn durch die Festungswerke und durch den Rayon der Festung Köln genehmigt und somit das letzte Hinderniß aus dem Wege geräumt, welches der Fertigstellung der Bahn im Wege stand. Am 3. Februar konnte dieselbe durch die Regierung abgenommen und am 15. Februar dem Verkehr eröffnet werden.

### b. Richtung und Länge der Bahn, Bahnhöfe.

Der Bahnhof der Bonn-Kölner Eisenbahn liegt in Köln am südwestlichen Ende in der zweiten Sektion der Stadt in der Nähe der St. Panta-

leonskirche. Durch das St. Pantaleons-Thor, welches von der Festungsbehörde der Eisenbahn geöffnet wurde, verläßt dieselbe die Stadt Köln und überschreitet die Gräben auf 2 Holzbrücken, von denen die eine 60, die andere 50 Fuß lang ist, und einen Theil des Glacis auf einem, aus Holz zusammengesetzten, 240 Fuß langen Viadukt. Es durften hier keine Mauerarbeiten und Erddämme angewandt werden, damit bei eintretender Nothwendigkeit eine einfache Hinwegräumung möglich werde. An den Gehöften Weißenhaus und Klettenberg vorbei geht die Bahn, Kuhmar beinahe berührend, über Kalscheuren in gerader Linie nach Brühl. Von hier wendet sie sich, Falkenlust und Dickopshof links lassend, nach Sechtem, läuft bei Bornheim vorüber, erreicht Roisdorf und endet alsdann bei Bonn auf der Südwestseite der Stadt an der großen schönen, mit einer doppelten Reihe von Roßkastanienbäumen bepflanzten Allee, die von Bonn nach Poppelsdorf führt und nunmehr fast gänzlich bebaut ist.

Die Bahn hat eine Länge von 3,9 preußischen Meilen oder 7800 Ruthen; die Entfernungen der einzelnen Haltepunkte auf der Bahn sind:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| von | Köln | bis | Kalscheuren | 2000 | Ruthen, |
| " | " | " | Brühl | 2900 | " |
| " | " | " | Sechtem | 4400 | " |
| " | " | " | Roisdorf | 6000 | " |
| " | " | " | Bonn | 7800 | " |

c. Anlage-Kapital.

Wir entnehmen hierüber dem von der Direktion in der General-Versammlung der Aktionäre am 8. April 1844 erstatteten Jahresberichte das Nachstehende:

„In der General-Versammlung vom 21. September 1840 wurde mit Zugrundelegung eines Kostenüberschlages im Belaufe von 860000 Thlr. das Aktien-Kapital auf 876000 Thlr. normirt und durch Zeichnung ergänzt. Wir haben dasselbe in 10 Ratenzahlungen zu 10 Prozent eingezogen.

| | Thlr. | Sgr. | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Am 31. Dezember 1843 betrug das Guthaben der Gesellschaft bei ihren verschiedenen Bankiers . . . . . | | | 253960 | Thlr. | 7 | Sgr. | 4 | Pf. |
| wozu die Schlußrate vom 1. Januar von . . . . . . . . | 87600 | — | | | | | | |
| unter Abzug der auf die früheren Einzahlungen zu leistenden Zinsenvergütungen . . . . . . . | 39590 | 10 | | | | | | |
| | | | 48009 | " | 20 | " | — | " |
| kam, so daß sich an dem genannten Tage ein Kapitalbestand von . . . . . | | | 301969 | Thlr. | 27 | Sgr. | 4 | Pf. |
| herausstellte und die verausgabten Summen . . . . . . . . . . . | | | 574030 | " | 2 | " | 8 | " |
| | | = | 876000 | Thlr. | — | Sgr. | — | Pf. |

betrugen.

Die vorliegende, durch den Verwaltungsrath geprüfte und dechargirte Bilanz über das Kalenderjahr 1843, sowie die Bücher der Gesellschaft, liefern den Nachweis für obige Zahlen und auch für die spezielle Verwendung des Baukapitals bis Ende 1843.

Obgleich die bis zur günstigsten Jahreszeit verschobene Beendigung vieler Bahnhofbauten und noch schwebenden Abrechnungen mit mehreren Lieferanten und Unternehmern die Vorlegung einer in allen Theilen abgeschlossenen Revisions-Baurechnung vorerst noch nicht gestatten, so werden wir uns doch bemühen, Sie durch nachfolgende Mittheilungen zu einer möglichst genauen Beurtheilung des Endresultates in Kenntniß zu setzen.

Der erwähnte Voranschlag läßt sich in 3 Abtheilungen zusammenfassen:

| | | |
|---|---|---|
| in Bahnbau . . . . . . . . | 620000 | Thlr. |
| in Grunderwerbung . . . . | 120000 | „ |
| und in Betriebskapital . . . | 120000 | „ |
| Zusammen . | 860000 | Thlr. |

Wir halten diese Eintheilung fest, um jede dieser Abtheilungen mit den Ergebnissen der Baurechnung zu vergleichen, nachdem wir zuvor die wesentlichen Abweichungen bezeichnet und auf ihre Motive zurückgeführt haben werden.

In der Zeit, welche zwischen der Aufstellung des Voranschlages und der Bauausführung lag, hatte die Erfahrung auf andern deutschen Bahnen über den Werth mehrerer Systeme, den Oberbau betreffend, abgeurtheilt, auch manche nützliche Verbesserung bei der Anlage von Bahnhöfen erkannt — sie hatte auf Fehler und Vorzüge bei der Konstruktion von Personenwagen im Interesse der Annehmlichkeit des Publikums aufmerksam gemacht und sich über die Leistungen der verschiedenen Systeme bei den Lokomotiven ausgesprochen. Durch angeknüpfte Verbindung mit anerkannten Autoritäten suchten wir zu geläuterten Ansichten zu gelangen, um das Resultat aller Verbesserungen und Erfahrungen in die definitiven Baupläne aufzunehmen und bei Bestellung des gehenden Zeugs zu berücksichtigen.

Gemäß §. 53 des Statuts hätte vor dem Angriff der Arbeiten der ganze Bauplan nebst Kostenanschlag in gemeinschaftlicher Sitzung mit dem Verwaltungsrathe berathen und festgestellt werden müssen; aber bei den vielen Vorbehalten höhern Orts, wodurch die Bahnlinie in mehreren Richtungen ungewiß blieb, waren wir im Interesse des Beginns und Fortgangs des Baues gezwungen, die Pläne und Anschläge stückweise vorzulegen und gemeinschaftlich mit dem Verwaltungsrathe die Ausführung jener Arbeiten zu beschließen, welche durch die zweifelhaften Richtungen nicht gefährdet erschienen.

Für die Abtheilung „Bahnbau" waren 620000 Thlr. ausgeworfen, und zwar mit Unterstellung eines einfachen Bahnkörpers mit einfachen Brücken und berechnet auf eine Länge von

7540 Ruthen

und 460 „ Beifügung für Ausweichungen und zusätzliche Stränge in den Bahnhöfen.

Die Erfahrungen aller fertigen Bahnen haben herausgestellt, daß Ueberschreitung ähnlicher Voranschläge die Regel, die Ausführung innerhalb der

gestellten Grenzen die Ausnahme bildet. Bei Feststellung der Richtungslinie wurden das Interesse der Gesellschaft und die gemeinnützigen Rücksichten gegen das Publikum reiflich erwogen und eine größere Anlehnung ans Vorgebirge, auf Kosten der nothwendigen Längevermehrung, als zweckmäßig erkannt. — Auch führte die Unterstellung der Möglichkeit, in nicht zu entfernter Zeit durch wachsenden Verkehr zur Anlage eines zweiten Geleises schreiten zu müssen, zum Beschlusse, sowohl den Bahnkörper als die Brückenbauten in der ersten Anlage auf Doppelspur zu berechnen, um mit einer verhältnißmäßig geringern Mehrausgabe der Zukunft Zeitgewinn und schwere Geldopfer abzukaufen. Freilich konnte diese Absicht bei den Konstruktionen im Festungsbezirke nicht erreicht werden. Die desfalls gepflogenen Unterhandlungen kosteten großen Zeitverlust, ohne zu dem gewünschten Resultat zu führen.

Diese Beschlüsse führten zu folgenden vermehrteu Arbeiten:

Verlängerung der Bahn um 245 Ruthen;

Bewegung einer Erdmasse

von 96540 Schachtruthen Behufs der Bahn
und 17200 " " " Bahnhöfe,
zus. von 113740 Schachtruthen
anstatt veranschlagter
48047 Schachtruthen für den Bahnkörper
und 6000 " für Bahnhofs-Planirungen
oder 54047 Schachtruthen im Ganzen,

zum Bau von 3 Brückthoren, 7 Brücken, 6 Durchlässen, 1 Kanal am Eulchen, massiv und doppelspurig, anstatt von 3 Brückthoren, 2 Brükken und 7 Durchlässen einspurig.

Die Durchführung der Bahn durch die Festungswerke hat Opfer gekostet, welche nicht vorgesehen waren. Ohne Erfolg gingen wir alle Instanzen durch, um die Gestattung einer Dammanschüttung zu erwirken, nicht nur im Interesse der größern Solidität, sondern auch aus finanziellen Rücksichten, weil diese Anschüttung sich einem Einschnitte angeschlossen haben würde, wo es sich um billige Wegschaffung von circa 6000 Schachtruthen Erde handelte. Wir mußten zu Holz-Konstruktionen übergehen, welche die für Durchschneidung der Festungswerke als ausreichend erachtete Summe zum Vollen in Anspruch nahmen. Für die nachfolgenden, uns auferlegten Verpflichtungen waren keine Gelder ausgeworfen.

| | |
|---|---|
| Beitrag zu Festungsbauten durch die Eisenbahn bedungen | 13100 Thlr. |
| Vergütung der Räumungskosten des St. Pantaleonsthurmes . . . . . . . . . . . . . . . . | 830 " |
| Anfertigung flacher Dossirungen beim Einschnitt 2c., welche, abgesehen von der bedeutenden Ausgabe für den theuren Boden in der Stadtnähe, die Erdarbeiten vertheuerten um . . . . . . . . . . . . . . . . | 4400 " |
| | 18330 Thlr. |

Die großen Unbequemlichkeiten für den Betrieb bei zu beengten Bahnhofsräumen waren zu einleuchtend, um vor rechtzeitigen Geldopfern zurückzu-

weichen. Diese Geldopfer mußten auch, namentlich in Köln, in reichem Maaße gebracht werden, sowohl durch unfreiwillige Erwerbung theuren Bodens und theurer, zum Abbruch bestimmter Gebäude, als durch die gebotene Verlegung und Anlegung neuer Straßen im Interesse der Stadt und der Gesellschaft. Wir haben aber damit eine Ausdehnung der Bahnhöfe gewonnen, welche, wenn sie in Köln auch noch Wünsche übrig läßt, wesentliche Vortheile gegen die ersten Projekte gewährt. Die mechanischen Vorrichtungen an den Drehscheiben, Weichen, Wasserkrahnen 2c. sind nach den neuesten und besten Vorbildern getroffen, auf Ersparung und Erleichterung beim Betrieb berechnet. Eine Mehrausgabe von 8500 Thlr. war zum Vollen gerechtfertigt.

Statt 460 Ruthen für Ausweichungen und zusätzliche Stränge sind deren 982 Ruthen ausgeführt oder in Ausführung begriffen, woraus die großartigere Anlage und nothwendige Kostenvermehrung hervorgeht.

Im Voranschlage waren nöthige Reservevorräthe an Schienen, Schwellen und Befestigungsmitteln nicht bedacht. Wir besitzen aber eine Reserve von 447 Schienen, 1668 Schwellen, 815 Stühlchen und einer Anzahl Nägel und Keile, im Gesammt-Kostenbetrage von 7550 Thlr.

Durch diese Abweichungen und Zusätze blieb vom Voranschlage kaum das Gerippe übrig, und bei der wesentlichen Kostenvermehrung wurde unser Bestreben, durch sparsamen Haushalt in den Grenzen der bestimmten Summe zu bleiben, auf harte Proben gesetzt. Die Verlegenheit wurde dadurch gesteigert, daß ein vollständiger Anschlag aus erwähnten Gründen nicht vorliegen und die Größe der uns selbst gestellten Aufgabe nur unvollkommen übersehen werden konnte. An der Solidität des Baues überhaupt und insbesondere an den Werken, welche die Sicherheit des Publikums berührten, wie z. B. an den Holz-Konstruktionen im Festungsbezirke, durfte nichts gespart werden, dagegen erstrebten wir bei den Bahnhofsbauten nur Solidität mit Entfernung von jedem Luxus.

Wir dürfen nicht übergehen, daß das Geschäft durch die Gunst der Konjunktur beim Ankauf der Schienen ausnehmend unterstützt und eine bedeutende Ersparung erzielt wurde, ungeachtet wir die beste Qualität (Staffordshire) wählten und die gleichzeitig höchsten Preise bezahlten. Auch hat uns die Hoffnung auf günstige Bestimmungen von Seiten der Königl. Regierung in Köln, in Betreff der Einfriedigungen, nicht getäuscht.

Freilich wird von den Unterhaltungskosten im ersten Jahre noch Vieles dem Baukonto zur Last zu bringen sein, jedoch voraussichtlich in geringerem Maaße als bei andern Bahnen, weil die Hauptdämme zuerst angelegt wurden und den bedeutendsten Senkungen schon nachgeholfen ist.

Wir erwähnten der noch schwebenden Abrechnungen mit mehreren Lieferanten und Unternehmern. Damit zielten wir auf die Schwellenlieferanten, welche die Gerichte zu Hülfe rufen, um unbegründete Anforderungen durchzusetzen. Im Vertrauen auf unsere gute Sache haben wir den Saldo nach unsern Büchern als den richtigen in Aufstellung gebracht.

Nach diesen vorgängigen Erläuterungen legen wir Ihnen eine Uebersicht der Ausführungskosten des „Bahnbaues" vor, in welcher die Ausgaben bis

31. Dezember von denjenigen getrennt sind, welche als Schlußzahlungen dem Jahre 1844 zur Last fallen. Für diejenigen Bauten, welche noch nicht ausgeführt sind und zum Theil sich erst durch den Betrieb als nothwendig herausgestellt haben, sind ausreichende Ueberschlagssummen ausgeworfen.

| Bahnbau. | Thlr. | Thlr. | Thlr. |
|---|---|---|---|
| **Vorarbeiten** | | | |
| durch den provisorischen Ausschuß und durch die Direktion . | 5544 | | |
| I. Unterbau. | | | |
| Erdarbeiten 113740 Schachtruthen . . . . . . . . . . | 76741 | | |
| Brücken, Durchlässe, Viadukte . . . . . . . . . . . | 32038 | | |
| Vergütung an die Festungs-Baukasse in Köln . . . . . | 13930 | . . | 128253 |
| II. Oberbau. | | | |
| Kiesbeschaffung . . . . . . . . . . . . . . . . | 24275 | | |
| Querschwellen und scharfkantige Hölzer . . . . . . . . | 49128 | | |
| Schienen $58\frac{1}{32}$ Pfund pro Yard (breitbasige Vignoleform) | 150391 | | |
| Befestigungsmittel (Nägel, Stühle, Keile) . . . . . . | 15673 | | |
| Legen des Oberbaues . . . . . . . . . . . . . . | 11396 | | |
| Wege, Uebergänge, Barrieren, Distanzpfähle, Wärterhütten und Meilensteine . . . . . . . . . . . . . . . . | 7976 | 258839 | |
| **Bahnhöfe.** | | | |
| A. Bahnhof in Bonn. | | | |
| Stationshaus und Bühne, Wagenschuppen mit Scheibebühne, Lokomotivschuppen mit dito, Coaksschuppen, eine 30füßige und zwei 15füßige Drehscheiben, Brunnen und Pumpe, Wasser-Reservoir und Krahnen, Rohrleitung und Kanäle, 2 Ausweichungen, Pflaster u. s. w. . . . . . . . . . | 37824 | | |
| B. Bahnhof in Köln. | | | |
| Stationshaus und Bühne, Wagenschuppen mit Scheibebühne, Lokomotivschuppen u. Schmiede, Coaksschuppen, eine 30füßige und eine 15füßige Drehscheibe, Brunnen u. Pumpe, Wasser-Reservoir und Krahnen, Rohrleitung und Kanäle, Ausweichungen und Pflaster, Straßenanlagen u. s. w. . | 35130 | | |
| C. Bahnhof in Brühl. | | | |
| Stationshaus und Bühne, Drehscheibe, Ausweichungen, Lokomotivschuppen, Wagenschuppen, Wasserstation (die drei letzteren sind noch auszuführen) . . . . . . . . . | 15015 | | |
| D. Drei Halteplätze. | | | |
| In Roisdorf, in Sechtem, in Kalkscheuren (vorläufig nur die Ausweichungen) . . . . . . . . . . . . . . | 600 | 88569 | |
| **Einfriedigung** | | | |
| der Bahnhöfe und der Bahnstrecken in deren Nähe . . . | | 10083 | 357491 |

| Bahnbau. | Thlr. | Thlr. | Thlr. |
|---|---|---|---|
| **Verzinsung des Baukapitals während der Bauzeit bis ultimo Dezember 1843.** | | | |
| Vergütung an die Aktionäre (4 Thlr. 15 Sgr. 7 Pf. pro Aktie) . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 39590 | | |
| Ab Zinsenvergütung durch die Banquiers netto . . . . | 13841 | 25749 | |
| **Allgemeine Verwaltung,** | | | |
| technische Ausführung, Bureaukosten, Reisen u. s. w. u. Extraordinaria . . . . . . . . . . . . . . . . . | . . | 34828 | 60577 |
| Summa der Bahnbau-Kosten . | . . | . . | 546321 |
| Davon sind bis ultimo Dezember 1843 bezahlt . . . . | 425884 | | |
| und noch zu zahlen im Jahre 1844 . . . . . . . . . | 120437 | | |
| Gleiche Summe | 546321 | | |
| Grund-Erwerbung . . . . . . . . . . . . . . . . | . . | . . | 215000 |
| Summa des Bahnbau-Kapitals | . . | . . | 761321 |

Außer den angeführten und durch Geldreserve gesicherten Bauten erscheinen noch andere sehr nützlich und wünschenswerth. Diese sind unter andern: Einsteigehallen in Bonn und in Köln, Magazin und Verwalterswohnung in Bonn, massive Wärterhäuschen an von Ortschaften entfernten Stellen. Ob und wann diese Bauten auszuführen seien, werden die Gesellschaftsvorstände in der nächsten Zukunft zu beschließen haben.

## „Betriebs-Kapital."

In einem Voranschlage ist die muthmaßliche Frequenz selbstredend maaßgebend für die Bestimmung der Größe der Transportmittel. Der provisorische Ausschuß hatte gleich bei der ersten Anregung des Unternehmens die größte Sorgfalt auf genaue Ermittelung des bestehenden Personenverkehrs zwischen Bonn, Brühl und Köln gerichtet. Außer den offiziellen Angaben der Post- und Dampfschifffahrts-Verwaltung wurden durch eigens angestellte Aufseher Register geführt über Privatwagen, Fußgänger, kurz, über alle Personen, welche sich in der Richtung der Bahnlinie bewegten. Wir halten die Resultate, obgleich veraltet, der Mittheilung werth, und lassen sie folgen:

| Meilen auf der Chaussee. | Ermittelter Verkehr. Art der Förderung. | Personenzahl. | Hiervon ließ sich damals für die Eisenbahn annehmen: Antheil. | Personenzahl. | Bahnstrecke. | Personenzahl, reduzirt auf die ganze Strecke. | Gesammtzahl dieser Reisenden. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Zwischen Bonn und Köln.** | | | | | | |
| 3,94 | Postbeförderung: Schnellpost | 8269 | [illegible] | 8269 | 1/1 | 8269 | 25876 |
| | Postbeförderung: Lokalpost | 15191 | — | 15191 | — | 15191 | |
| | Postbeförderung: Extrapost | 4832 | [illegible] | 2416 | — | 2416 | |
| | Privatfuhrwerk | 21000 | [illegible] | 21000 | — | 21000 | 21000 |
| | Reiter | 3900 | [illegible] | 2000 | — | 2000 | 2000 |
| | Dampfschiffe: von Köln nach Bonn | 6544 | [illegible] | 6544 | — | 12555 | 27691 |
| | Dampfschiffe: von Bonn nach Köln | 8157 | [illegible] | 6011 | — | | |
| | Dampfschiffe: Uebrige von Köln | 17465 | [illegible] | 11642 | — | 15136 | |
| | Dampfschiffe: Uebrige nach Köln | 20968 | [illegible] | 3494 | — | | |
| | | 106326 | | 76567 | 1/1 | 76567 | 76567 |
| | **Zwischen Brühl und Köln.** | | | | | | |
| 1,65 | Postbeförderung: Schnellpost | 1834 | [illegible] | 1834 | 4/10 | 734 | |
| | Postbeförderung: Extrapost | 279 | [illegible] | 140 | — | 56 | |
| | Privatfuhrwerk | 6000 | [illegible] | 6000 | — | 2400 | |
| | Reiter | 5400 | [illegible] | 2700 | — | 1080 | |
| | | 13513 | | 10674 | | 4270 | 4270 |
| | Reisende I. und II. Klasse | 119839 | | 97241 | | 80837 | 80837 |
| | **Reisende III. Klasse.** | mit / ohne Lasten. | | mit / ohne Lasten. | | mit / ohne Lasten. | |
| 3,94 | Zwischen Bonn und Köln: per Nachen | 8100 / — | [illegible] | 8100 / — | 1/1 | 8100 / — | |
| | Zwischen Bonn und Köln: Fußgänger | 11000 / — | [illegible] | 11000 / — | 1/1 | 11000 / — | |
| | Zwischen Bonn und Köln: dito | — / 40000 | [illegible] | — / 30000 | 1/1 | — / 30000 | |
| 1,65 | Zwischen Brühl und Köln: per Nachen | 94000 / — | [illegible] | 70000 / — | 4/10 | 28200 / — | |
| | Zwischen Brühl und Köln: Fußgänger | — / 128000 | [illegible] | — / 64000 | 4/10 | — / 25000 | |
| 2,75 | Zwischen Köln und Vorgebirg: per Nachen | 50000 / — | [illegible] | 37500 / — | 7/10 | 26250 / — | |
| | Zwischen Köln und Vorgebirg: Fußgänger | — / 45000 | [illegible] | — / 22500 | 7/10 | — / 15750 | |
| 1,18 | Zwischen Bonn und Vorgebirg: per Nachen | 17000 / — | [illegible] | 12750 / — | 3/10 | 3825 / — | |
| | Zwischen Bonn und Vorgebirg: Fußgänger | — / 25000 | [illegible] | — / 12500 | 3/10 | — / 3750 | |
| | | 180100 / 238000 | | 142350 / 129000 | | 77375 / 75100 | |
| | Reisende III. Klasse | 418100 | | 271350 | | 152475 | 152475 |
| | Gesammte Personenzahl | 537939 | | 368591 | | 233312 | 233312 |

Von 537939 Personen (Summe dieser Bewegung) wurden derzeit 368591 Personen als der Bahn zufallend betrachtet, welche, auf die ganze Fahrlänge reduzirt, eine einmalige Bewegung von 233312 Personen von Bonn nach Köln oder umgekehrt darstellen. Von diesen Passagieren glaubte man 80837 als Passagiere I. und II. und 152475 als Passagiere III. Wagenklasse annehmen zu dürfen. Zur Zeit des Voranschlags, im Herbste 1840, steigerte man diese bescheidenen Erwartungen um die Hälfte, und warf für Transportmittel aus die Summe von 120000 Thlr. auf den Ankauf von 4 Lokomotiven und Wagen für 900 à 1000 Plätze berechnet. Wir schlossen demgemäß in Zeiten Kontrakte über die Lieferung von 4 Lokomotiven mit geraden Achsen und auswärtsliegendem Cylinder, mit Sharp Brothers et Comp. in Manchester, sowie über die Lieferung von 27 Personen- und 9 andern Wagen, mit Reifert et Comp. in Bockenheim, der Höchster Wagenfabrik und mit Pauwels et Talbot in Aachen ab. Bei der großen Anzahl Landleute, welche in der vorausgesetzten Frequenz aufgenommen war, schien es uns gewagt, diese sämmtlich als der III. Wagenklasse zufallend zu betrachten, vielmehr hielten wir es im Interesse der Sache, versuchsweise 2 Wagen, zu Stehplätzen eingerichtet, zu bestellen, um durch ganz billige Fahrpreise zu erproben, in wie weit Aussicht vorhanden sei, auch die minder wohlhabende Klasse für die Bahn zu gewinnen. Die Einrichtung einer Reparatur-Werkstätte für Wagen und Lokomotive war im Voranschlage nicht bedacht, aber deren Nützlichkeit so sehr einleuchtend, daß der Verwaltungsrath uns ohne Bedenken dazu ermächtigte.

Der Bahnbetrieb, seit Mitte Februar für den Personenverkehr eröffnet, zeigte schon in den ersten Wochen solche überraschende Resultate zu Gunsten der beiden Stehwagen, daß wir nothgedrungen die vier vorhandenen Güterwagen als Personenwagen benutzen mußten, aber trotz des wenig einladenden Aus- und Einsteigens reichten auch diese häufig nicht aus, den Zudrang von Menschen aufzunehmen. Ueberhaupt stellte es sich bald heraus, daß alle vorherige Frequenz-Berechnung weit hinter der Wirklichkeit zurückbleiben würde und eine Vermehrung der Transportmittel dringend erforderlich sei. Der Verwaltungsrath, ganz mit uns einverstanden, ermächtigte uns zur sofortigen Nachbestellung bei den erwähnten Fabrikanten von 2 Lokomotiven, 2 Wagen II. Klasse, 6 Stehwagen und 4 Güterwagen. Diese Wagen werden vor dem 11. Mai abgeliefert. Von den Stehwagen erhalten drei eine besondere Ausstattung, um als Wagen II. Klasse für diejenigen Personen zu dienen, welche bei schöner Witterung die Gegend besser zu übersehen wünschen. Die Güterwagen, sowie die bereits vorhandenen, werden mit Tritten und doppelten Aufsätzen versehen, um auch zu Stehwagen benutzt werden zu können. Außer zu diesen neuen Bestellungen ermächtigte der Verwaltungsrath die Direktion zu einer weitern Verausgabung von 14000 — 18000 Thlr. Behufs Personenwagen I., II. und III. Klasse. Die Einleitungen zu deren Beschaffung sind getroffen. Bei den beiden Lokomotiven erschien uns die rasche Lieferung Hauptsache, und da Sharp Brothers et Comp. in Manchester uns nur eine anbieten konnten, welche gegen Mitte dieses Monats nach Hull abgehen wird,

wir aber auf die Ankunft von einer noch in diesem Monate Werth legen mußten, blieb nichts übrig, als das System der geradachsigen Maschinen zu verlassen und eine eben vollendete 13zöllige mit inwendigem Cylinder bei Herrn Regnier-Poncelet in Lüttich zu kaufen.

Von Personenwagen sind im Dienste oder werden successive bis zum 11. Mai abgeliefert:

| | | | Summa der Personen in Klasse I. | II. | III. | IV. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2 Wagen I. Klasse . . . . | à 32 | Personen | 64 | — | — | — |
| 4 „ I. und II. Klasse . | à 36 | „ | 64 | 80 | — | — |
| 9 „ II. Klasse . . . . | à 40 | „ | — | 360 | — | — |
| 12 „ III. „ . . . . | à 40 | „ | — | — | 480 | — |
| 3 Stehwagen II. Klasse . . | à 50 | „ | — | 150 | — | — |
| 5 „ IV. „ . . | à 60 | „ | — | — | — | 300 |
| 8 Güterwagen mit Vorrichtung zu Stehplätzen . . . | à 50 | „ | — | — | — | 400 |
| | | | 128 | 590 | 480 | 700 |

also 43 Wagen, welche zusammen 1898 Personen fassen. Vermöge des Kredits von 18000 Thlr. wird die Zahl der Sitzplätze noch um 350—400 vermehrt werden. Zu obigen Wagen III. Klasse, welche sämmtlich Gardinen erhalten, werden bewegliche Polstersitze gemacht, damit sie nach Bedürfniß theilweise als Wagen II. Klasse benutzt werden können. Am Tage der Eröffnung waren von diesen Wagen abgeliefert: 3 I. und II. Klasse, 4 II. Klasse, 7 III. Klasse, 2 IV. Klasse, im Ganzen 16, mit welchen zur Karnevalszeit gegen 3000 Personen an einem Tage und in acht Fahrten befördert wurden. Seitdem sind eingetroffen: 1 Wagen I. und II. Klasse, 1 Wagen II. Klasse, 3 Wagen III. Klasse, im Ganzen 5 Wagen. Ein neuer Transport ist unterwegs.

Durch die bedeutenden Mehranschaffungen und beschlossenen Nachbestellungen wird die Summe des Voranschlags um circa 86000 Thlr. überschritten, wie aus der Detail-Aufgabe erhellt.

| Betriebs-Kapital. | Thlr. | Thlr. |
|---|---|---|
| **Werkstätten-Gebäude** | | |
| mit stehender Dampfmaschine und Einrichtung der Schmiede, Dreherei, Schlosserwerkstätte und Stellmacherei . . . . . . . . | . | 23441 |
| **Lokomotive und Tender.** | | |
| 5 Lokomotive mit Tender von Sharp Brothers u Comp. in Manchester nebst Ersatzstücken, mit geraden Achsen, auswärtigem Cylinder 12″ Durchmesser 18″ Hub; 1 Lokomotive mit Tender von Regnier Poncelet in Lüttich, nebst Ersatzstücken . . . . . . | | 84490 |

| Betriebs-Kapital. | Thlr. | Thlr. |
|---|---|---|
| **Wagen.** | | |
| 4 Güterwagen mit Aufsatzwänden von Pauwels u. Talbot in Aachen | 3192 | |
| 2 Chaisen-Wagen . . . . . . . . . . . . . . / 3 Gepäckwagen mit Koupé f. d. Königl. Post / 8 Stehwagen . . . . . . . . . . . . . — von der Höchster Wagenfabrik. | 16561 | |
| 2 Wagen I. Klasse . . . . . / 4 „ I. u. II. Klasse gemischt / 9 „ II. Klasse allein . . . / 12 „ III. Klasse . . . . . / 4 Güterwagen mit Vorrichtung zu Stehplätzen . . . . . . . . — von Reiffert und Comp. in Bockenheim bei Frankfurt am Main. | 52231 | |
| Reservirte Summe zum Ankauf von Wagen und zu Vorrichtungen an den Wagen III. Klasse u. s. w. . . . . . . . . . . . . | 18000 | 89984 |
| **Hebezeug und Bahnhofs-Geräthschaften** | | |
| und Einrichtung der Wartesäle und der Dienstzimmer. Allgemeine Kosten . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | | 7930 |
| Summa des Betriebs-Kapitals . | | 205845 |
| Davon sind bis Ende 1843 bezahlt 56968 Thlr. | | |
| Noch zu zahlen 1844 . . . . . 148877 „ | | |
| Gleiche Summe . 205845 Thlr. | | |

Glücklich die Bahn, bei welcher durch eine die Erwartung übersteigende Frequenz die vorgesehenen Transportmittel sich als unzureichend ausweisen; wir können ihr nichts Besseres wünschen, als daß im Verlauf der Zeit die Nothwendigkeit eine weitere Vermehrung gebieten möchte.

Wir gehen jetzt über zur Beleuchtung der Abtheilung:

## „Grunderwerbung",

für welche im Voranschlage 120000 Thlr. bestimmt waren.

Die Schwierigkeiten einer vorherigen Abschätzung mit Berücksichtigung der hundert und hundert verschiedenen Fälle, wo Inkonvenienzen in Betracht kommen, wo Parzellentheile zu verlustbringenden Preisen mit übernommen oder neue Verbindungswege angelegt werden müssen, sind einleuchtend und werden vergrößert durch unvermeidlichen Kampf gegen übertriebene Ansprüche, wogegen die geltenden Gesetze nur unvollkommenen Schutz gewähren, wobei jedoch anzuerkennen ist, daß die Gerichtspraxis in neuerer Zeit die Gutachten der Experten weniger als die Beweise durch Urkunden bei der Werthbestimmung berücksichtigt hat. Sowohl aus diesen Gründen, durch größere Länge der Bahn und deren nähere Anlehnung an die Ortschaften im Allgemeinen, als durch größere Ausdehnung des Bahnhofes in Köln, mußte die Unzulänglichkeit der vermeintlich reichlich gegriffenen Entschädigungssumme bald zur Gewißheit werden. Wenige Bahnen durchschneiden ein so parzellirtes Terrain, wie die Katasterkarten des Vorgebirges zeigen, wodurch denn auch von den die Bahn (exklusive Bahnhöfe in Bonn und in Köln) berührenden 812 Parzellen auf ½ Meile Bahnstrecke deren 320 fallen. Von den 812 Grundstük-

ken hat bis heute eine Einigung über 544 Theile, zusammen einer Bahnlänge von 4158 Ruthen entsprechend, Statt gehabt. Der Zahl der Parzellen nach ergiebt es 67 Prozent, im Verhältniß zur Bahnlänge 54½ Prozent. Es bleiben noch zu erwerben 268 Parzellentheile mit einer Bahnlänge von 3464 Ruthen und außerdem noch einige Grundstücke, welche Behufs der Bahnhöfe in Besitz genommen sind. Mit 25 Eigenthümern schweben Prozesse. Von den übrigen scheinen die Meisten zwar keinen Prozeß zu suchen, vielmehr der Hoffnung zu leben, auf dem Wege gütlicher Verständigung übertriebene Zugeständnisse zu erlangen. Wie sehr wir auch geneigt waren, durch loyale Bewilligungen unsere große Abneigung gegen gerichtliche Schritte zu bekunden, so durften wir doch die schon gezogenen weiten Grenzen nicht überschreiten und erwarten, daß die Direktion ungemessenen Ansprüchen nach wie vor mit Festigkeit entgegentreten werde.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Bis zum 31. Dezember 1843 waren für Grunderwerbung verausgabt . . . | 91178 Thlr. | 14 Sgr. | 7 Pf. |
| Auf gemachte Ankäufe bleiben zu zahlen | 18033 „ | — „ | — „ |
| Die noch nicht fixirten Entschädigungssummen für mehrere Bahnhofs-Parzellen in Bonn und in Köln, sowie die Entschädigung für 268 in die Bahn fallende und noch nicht gekaufte Parzellentheile sind auf den Grund vorhandener Anhaltspunkte, mit Beifügung einer ausreichenden Summe für Vermessungs-, Prozeß- und sonstige Kosten reichlich veranschlagt mit . . | 105789 „ | — „ | — „ |
| Die ganze Ausgabe für Grunderwerbung würde sich demnach auf . . . . | 215000 Thlr. | 14 Sgr. | 7 Pf. |

stellen und den Voranschlag um 95000 Thlr. überschreiten.

Fast bei allen gemachten Käufen waren wir gezwungen, einen Theil der durch das Unternehmen selbst geschaffenen Wertherhöhung zu bezahlen, wodurch unser Bestreben, die Gesellschaft durch Vorsichtskäufe an gewählten Stellen bei der nur durch sie hervorgerufenen günstigen Zukunft zu betheiligen und zu entschädigen, Ihre Billigung erhalten wird.

Eine Rekapitulation der Anlagekosten, gemäß vorstehender Aufgaben, verglichen mit den Summen des Voranschlages, ergiebt folgendes Resultat.

## Vergleichende Zusammenstellung
### des Voranschlags und der Ausführung.

| Bahnbau-Kapital. | Voranschlag für eine Bahnlänge von 7540 Ruthen rheinisch. | | Ausführung für eine Bahnlänge von 7785 Ruthen rheinisch. | |
|---|---|---|---|---|
| | Thlr. | Thlr. | Thlr. | Thlr. |
| **Unterbau.** | | | | |
| Grund-Erwerbung | 120000 | | 215000 | |
| Vorarbeiten, Erdarbeiten und Brückenbauten | 92700 | | 128253 | |
| Antheil an den Verwaltungskosten, Zinsen und Extraordinaria | 26000 | 238700 | 20000 | 363253 |
| **Oberbau.** | | | | |
| Bekiesung, Schwellen, Schienen, Stühle, Nägel, Barrieren u. s. w. | 336006 | | 258839 | |
| 3 Bahnhöfe und 3 Halteplätze | 89400 | | 88569 | |
| Einfriedigung | 22560 | | 10083 | |
| | 447966 | | 357491 | |
| Antheil an den Verwaltungskosten, Zinsen und Extraordinaria | 53334 | 501300 | 40577 | 398068 |
| Summa des Bahnbau-Kapitals | | 740000 | | 761321 |
| Betriebs-Kapital | | 120000 | | 205845 |
| Gesammt-Summe der Anlage | | 860000 | | 967166 |
| Mithin kostet: | d. Ruthe Thlr. | d. Meile Thlr. | d. Ruthe Thlr. | d. Meile Thlr. |
| per Bahnbau-Kapital | 98,14 | 196286 | 97,79 | 195586 |
| per Gesammt-Anlage | 114,06 | 228117 | 124,23 | 248469 |

**Am 1. Januar blieben zu zahlen:**

| | |
|---|---|
| auf Bahnbau | 120437 Thlr. |
| „ Betriebs-Kapital | 148877 „ |
| „ Grunderwerbung | 123822 „ |
| im Ganzen | 393136 Thlr. |
| der disponible Fonds betrug | 301970 „ |
| es sind also mehr auszugeben | 91166 Thlr. |

Die Gesellschaft besitzt dagegen, wie erwähnt, verfügbares Grundeigenthum.

Wenn wir die Baustellen an der poppelsdorfer Allee und sonstiges Eigenthum längs der Bahn zusammen auf nur 4166 Thlr. schätzen, so ermäßigt sich die Ueberschreitungssumme auf 87000 Thlr., wogegen 66528 □Fuß auf dem Trotzenberge, 54100 □Fuß auf der Kette, im Ganzen 120628 □Fuß Baustellen in Köln zu verwerthen bleiben oder zur Ausgleichung 21 Sgr. 7½ Pf. pro □Fuß aufbringen müssen; — ein hoher Preis im Vergleich mit dem Werthe im Jahre 1840, aber ein mäßiger in Betracht der schönen Zukunft dieser Lage, und Sie werden es kein Wagniß nennen, wenn wir das Aktien-Kapital als ausreichend für alle eingegangenen Verpflichtungen betrachten.

Nach sachkundigem Urtheile darf die Bahn, sowohl was Material als

Ausführung betrifft, als eine gelungene betrachtet werden. Die Lokomotive sind nach dem besterkannten Systeme gebaut, aus einer Fabrik hervorgegangen, welche durch Gediegenheit der Arbeit sich europäischen Ruf erworben hat, und unser Bestreben, bei den Personenwagen Eleganz mit Bequemlichkeit zu verbinden, hat von Seiten des Publikums volle Anerkennung gefunden. Unermüdliche Sorge, auf die Vorbereitungen und auf billige Kontrakte gerichtet, vernünftige Strenge gegen Unternehmer und Lieferanten haben, beim gewissenhaftesten Haushalt mit den Geldern der Gesellschaft, bei uns vorgewaltet und zur Erreichung des befriedigenden Endresultates das Ihrige beigetragen.

d. Steigungs- und

e. Krümmungs-Verhältnisse.

Vom Bonner Bahnhofe bis zum Endenicher Bach fällt die Bahn 1:400, vom Endenicher Bach bis zum Dransdorfer Bach geht sie horizontal, steigt von da an bis zum Tannenwäldchen 1:916 und läuft alsdann bis Roisdorf in horizontaler Ebene. Vom Roisdorf-Bornheimer Haltepunkte fällt die Bahn anfangs 1:516, geht dann eine kleine Strecke horizontal fort und steigt hierauf 1:516 bis zum Sechtemer Haltepunkte. Von hier ist die Bahnebene eine kleine Strecke horizontal, fällt vom Gelerbach bis in die Gegend von Falkenlust 1:1926 und läuft alsdann bis zum Brühler Stationsplatz horizontal fort.

Vom Brühler Stationsplatz steigt die Bahn 1:500 bis in die Gegend vom Wielerbach, wo sie sich eine kleine Strecke horizontal hinzieht. Von dieser Gegend am Wielerbache bis Kuhmar fällt die Bahnebene 1:504, geht von Kuhmar bis zum Weißenhaus horizontal und fällt von hier bis Köln 1:300.

Die Steigungs-Verhältnisse können daher als sehr günstig bezeichnet werden. Ein Gleiches gilt von den Krümmungs-Verhältnissen, indem die ganze Strecke von Bonn bis Köln nur aus geraden Linien besteht, die bei Roisdorf und Brühl durch Bogen mit sehr großen Halbmessern verbunden sind.

f. Art des Bahnbaues, bedeutende Bauwerke.

Zwischen Köln und Bonn ist, mit Ausnahme im Festungsrayon, das Planum für die Doppelbahn in einer Breite von 24 Fuß angeschüttet, der Oberbau jedoch nur vorläufig für ein Geleise eingerichtet. Die Schienen, sogenannte plattfüßige Vignoles-Schienen, von 58½ Pfund Gewicht pro Yard oder 19½ Pfund pro Fuß, sind auf den eichenen, etwa 8 Fuß langen Querschwellen mit 2 Haken über Kreuz befestigt. Auf den Stößen sind die Stühle mit 3 Hackennägeln festgemacht, 2 auswendig, 1 inwendig; außerdem ist ein eichener, etwa 8 Zoll langer Keil auf der innern Seite angebracht. Das System dieses Oberbaues ist lobenswerth.

Für die Straßenübergänge sind theils Balken als Schutz neben den Schienen, theils Doppelschienen in besonders gegossenen Doppelstühlen, befestigt. Einige Uebergänge wurden mit Basaltsteinen gepflastert. Zur Auseinanderhaltung der Schienen auf den Uebergängen sind eichene ausgehöhlte Holz-

stücke zwischen denselben befestigt, so daß es unmöglich ist, daß sie ihre Entfernung verlieren, wenn die Räder darüber wegrollen. Der eine Linie tiefe Einschnitt in den Schienen, unterhalb der Schienenfüße, kann, im Fall er leer gelassen wird, verhindern, daß die Schienen nicht blos in der Mitte aufstehen, und wenn ein schmaler weicher Metallstreifen eingelegt wird, so werden die Stühle weniger angegriffen. Auf mehreren Eisenbahnen sind statt dieser Stühle auf den Schienenstößen bloße Blechplatten angebracht, welche dem Zerbrechen nicht ausgesetzt sind wie die Stühle.

Das Fundament der Querschwellen ist durchgängig 2 Fuß tief aus schönem Kies aufgeschüttet, und Durchlässe, nach den Gräben zu, mit grobem Kies ausgestampft. Der Baugrund der Bahn ist oberhalb Lehmgrund, unterhalb Kies, also leicht zu bearbeiten gewesen, aber sehr nachtheilig für das Stehenbleiben der Böschungen, so daß selbige theilweise Einstürze erlitten haben. Dieser Uebelstand wird sich jedoch legen, sobald eine vollständige Benarbung der Bahnböschungen Statt gefunden hat.

Die als sehr günstig bezeichnete Bahnebene konnte ohne bedeutende Erdarbeiten gewonnen werden. Nur beim Ausgange aus Köln, bei Sechtem und bei Bornheim mußten größere Erdeinschnitte und Dämme die verschiedenen Höhen des Terrains vermitteln. Der tiefste Einschnitt bei Sechtem ist 17 Fuß tief, der höchste Auftrag des Dammes beträgt 22 Fuß. Der Damm vom Sechtemer Ufer bis Bornheim hat eine Länge von 930 Ruthen.

Kunstwerke sind, im eigentlichen Sinne des Worts, für die Bahn nicht ausgeführt worden, indem von den

3 Brückthoren,
7 Brücken,
6 Durchlässen,
1 Kanal am Eulchen,

nur die Brücken bei Köln, im Park zu Brühl, über den Dransdorfer und über den Endenicher Bach, letztere von 2 Oeffnungen, erwähnenswerth sind.

Von den Bahnhöfen sind die zu Köln, zu Bonn und zu Brühl hervorzuheben. Die daselbst befindlichen Gebäude haben wir schon unter c. Anlage-Kapital (S. 1071) aufgeführt.

g. Betriebs-Maschinen und Einrichtungen.

Die Gesellschaft besitzt im Ganzen 6 Lokomotive mit Tender; von diesen sind:

5 Lokomotive mit Tender von Sharp Brothers und Comp. in Manchester, nebst Ersatzstücken, mit geraden Achsen, auswärtigem Cylinder, 12zölligem Durchmesser, 18zölligem Hub;
1 Lokomotive mit Tender von Regnier-Poncelet in Lüttich, nebst Ersatzstücken, mit 13zölligem inwendigen Cylinder.

An Wagen sind vorhanden:

| | | Pers. | | Pers. |
|---|---|---|---|---|
| 2 | Wagen I. Klasse . . . . . . . | à 32 | zur Aufnahme von | 64 |
| 4 | „ I. und II. Klasse gemischt | à 36 | „ „ „ | 144 |

| | | | | | | Pers. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 9 Wagen II. Klasse | à 40 | zur | Aufnahme | von | | 360 |
| 12 „ III. „ | à 40 | „ | „ | „ | | 480 |
| 3 Stehwagen II. Klasse | à 50 | „ | „ | „ | | 150 |
| 5 „ IV. „ | à 60 | „ | „ | „ | | 300 |
| 8 Güterwagen, mit Vorrichtung zu Stehplätzen, | à 50 | „ | „ | „ | | 400 |
| 43 verschiedene Wagen, welche zusammen fassen können. | | | | | | 1898 |

Außerdem hat die Gesellschaft noch
2 Chaise- und
3 Gepäckwagen mit Koupé für die Königl. Post.

Die Wagen sind theils von Reiffert et Comp. in Bockenheim bei Frankfurt am Main, von der Höchster Wagenfabrik und von Pauwels Talbot in Aachen. Die 8 Güterwagen können sowohl zum Transport von Gütern als von Personen benutzt werden. Sämmtliche Personenwagen sind bequem eingerichtet und kann man die der III. Klasse vermittelst beweglicher Polstersitze nach Bedürfniß in Wagen II. Klasse verwandeln.

Die Werkstätten zur Reparatur der Lokomotive und Wagen befinden sich auf dem Bahnhofe zu Bonn. Letztere Stadt ist auch der Sitz der Verwaltungsbehörden der Gesellschaft.

#### b. Betriebseinnahmen und Betriebskosten.

Die Betriebseinnahmen vom 15. Februar bis 30. Juni 1844 waren:

| | Thlr. | Sgr. | Pf. |
|---|---|---|---|
| vom 15. bis 29. Februar | 3056 Thlr. | 4 Sgr. | 11 Pf., |
| im Monat März | 6695 „ | 17 „ | — „ |
| „ „ April | 9353 „ | 9 „ | 9 „ |
| „ „ Mai | 13060 „ | 12 „ | 6 „ |
| „ „ Juni | 10952 „ | 9 „ | — „ |
| Zusammen | 43117 Thlr. | 23 Sgr. | 2 Pf. |
| Vertheilt auf 137 Tage wurde pro Tag eingenommen | 314 „ | 21 „ | 10 „ |
| und vertheilt auf 1307 Fahrten pro Fahrt | 32 „ | 29 „ | 8 „ |
| Im Monat Juli war die Einnahme | 11082 „ | 15 „ | 3 „ |

Ueber die Betriebsausgaben wäre Nachstehendes anzuführen.

Der Coaksverbrauch, der in der ersten Zeit nach Eröffnung des Betriebs verhältnißmäßig etwas groß erschien, was sich durch die schlechte Beschaffenheit der ersten Coakssendung, des Wassers, vieler unerläßlichen Versuche und Probefahrten hinreichend erklärt, ist in der letzten Zeit dahin gelangt, nicht einmal die Grenzen des Verbrauchs anderer Bahnen, die gut damit haushalten, zu erreichen. Obgleich es voreilig wäre, aus einer kurzen Zeitperiode Schlüsse zu ziehen, welche zu ihrer Begründung eine lange Erfahrung erfordern; obgleich auf der einen Seite, so lange Wagen und Maschinen noch neu

sind, von Reparaturen wenig die Rede sein kann, auf der andern Seite dagegen die Unterhaltung einer neuen Bahn, wegen des Senkens der Dämme rc. in dem ersten Jahre am allermeisten kostet, so bleibt es doch immer interessant, den Maaßstab einer gewonnenen Erfahrung an eine auf Analogie anderer Bahnen gestützte Vergleichungsrechnung anzulegen.

Bei dem der General-Versammlung vom 5. April vorgetragenen Berichte wurde als Voranschlag angenommen, daß, wenn

1) die Zinsen der gesammten, theilweise noch auszugebenden Kapitalsumme von 900000 Thlr. . . . . . . . . . . . . . . 45000 Thlr.
und
2) die Betriebskosten, als: Brennmaterial, Reparatur des gehenden Zeuges, Unterhaltung der Bahn und Zubehör, Personal-Etat u. s. w. . . . . . . . . . . . 56200 „
zusammen . 101200 Thlr.

betragen und im Jahre 3650 Personenfahrten Statt finden, jede Fahrt 27 Thlr. 21 Sgr. 9 Pf. einbringen müsse.

Die oben angeführten Resultate des bis Ende Juni Statt gehabten Betriebes weisen aber nach, daß für jede Fahrt durchschnittlich 32 Thlr. 29 Sgr. 8 Pf. aufgekommen sind. Mithin ergiebt sich bis dahin

eine Mehreinnahme pro Fahrt von 5 Thlr. 7 Sgr. 11 Pf.

Ferner beruht der Voranschlag auf der Annahme, daß für 3681 Fahrten (inkl. der Extrafahrten) pro Fahrt an Coaks nöthig sein würde

| | | | |
|---|---|---|---|
| a. pro Fahrt 750 Pfund . . . . . . . . . . | 2,760750 Pfd. | | |
| b. für Anheizen 1000 Pfund pro Tag . . . . . | 365000 „ | | |
| c. für Abgang am Gewicht 5 Prozent . . . . . | 156200 „ | | |
| Summa . | 3,281950 Pfd. | | |
| zu 1¼ Sgr. pro Pfund . . . . . . . . . . | 13315 Thlr. | 16 Sgr. | |
| macht pro Fahrt 891 Pfund . . . . . . . | 4 „ | 5 „ | |
| und pro Meile 222¾ „ . . . . . . . | 1 „ | 1¼ „ | |

Nach den jüngsten Berichten des Maschinen-Ingenieurs ist das damalige Bedürfniß im Durchschnitt pro Fahrt

| | |
|---|---|
| einschließlich Anheizen und Reserve . . . . . . . . . | 546 Pfd. |
| ohne dergleichen . . . . . . . . . . . . . . . . | 456 „ |

Demnach wären für 3681 Fahrten erforderlich:

| | | | |
|---|---|---|---|
| a. pro Fahrt zu 546 Pfund . . . . . . . . . | 2,209826 „ | | |
| b. 5 Prozent Abgang am Gewicht . . . . . . | 110491 „ | | |
| zum wirklichen Preise (frei Bahnhof) à 13 Sgr. pro 107 Pfund . . . . . . . . . . . | 9396 Thlr. | 27 Sgr. | |
| oder pro Fahrt 573 Pfund . . . . . . . . | 2 Thlr. | 9 Sgr. | 7 Pf., |
| und „ Meile 143¼ „ . . . . . . . . . | — „ | 17 „ | 5 „ |

wonach der Gesammtunterschied

| | |
|---|---|
| an Coaks . . . . . . . . . . . . . . . | 961633 Pfd. |
| „ Geld . . . . . . . . . . . . . . . . | 5908 Thlr. 19 Sgr. |

betragen würde.

| | |
|---|---|
| Fügt man zu obiger Differenz in der Mehreinnahme pro Fahrt gegen den Voranschlag . . . . . . . . . . | 5 Thlr. 7 Sgr. 11 Pf. |
| diese ermittelte Differenz der geringern Ausgabe von . . . . . . . . . . . . . . | 1 „ 25 „ 5 „ |
| hinzu, so ergiebt sich eine Gesammt-Differenz von . . . . . . . . . . . . . . . . | 7 Thlr. 3 Sgr. 4 Pf. |

zu Gunsten jeder Fahrt.

In wiefern ein so günstiges Verhältniß durch das ganze Jahr durchzuführen und die übrigen Annahmen des Voranschlags ausreichend oder überwiegend sein werden, kann nur die fernere Erfahrung lehren.

i. Fahrordnung, Tarif.

In der ersten Zeit des Betriebes vom 15. Februar bis zum 1. Mai 1844 gingen täglich 3 Züge zwischen Köln und Bonn hin und zurück; seit dem 1. Mai gehen aber während des Sommers bis zum 30. September 6 Züge (exkl. der Extrazüge an Sonn- und Festtagen), sowohl von Köln als auch von Bonn, ab. Sämmtliche Züge halten an allen Stationen: zu Roisdorf, Sechtem, Brühl und Kalscheuren an und nehmen Personen auf, in soweit freie Plätze in den betreffenden Klassen vorhanden sind.

Von Bonn aus schließen sich an die betreffenden Züge Omnibus-Fahrten nach Godesberg, Mehlemer Au, Mehlem und Rolandseck an und stellen auf diese Art eine Verbindung der Bahn mit diesen Ortschaften her.

# Tarif für Personen.

## In Silbergroschen.

(Die römischen Zahlen bedeuten die Wagenklassen.)

| Von | nach Bonn. | | | | nach Roisdorf. | | | | nach Sechtem. | | | | nach Brühl. | | | | nach Kalscheuren. | | | | nach Köln. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | I. | II. | III. | IV. | I. | II. | III. | IV. | I. | II. | III. | IV. | I. | II. | III. | IV. | I. | II. | III. | IV. | I. | II. | III. | IV. |
| Bonn . . . . | — | — | — | — | 4 | 3 | 2½ | 2 | 7 | 5 | 4 | 3 | 10 | 6 | 5 | 4 | 12 | 7½ | 6 | 5 | 15 | 10 | 7½ | 5 |
| Roisdorf . . . | 4 | 3 | 2½ | 2 | — | — | — | — | 4 | 3 | 2½ | 2 | 7 | 5 | 4 | 2½ | 9 | 6 | 5 | 4 | 12 | 8 | 6 | 5 |
| Sechtem . . . . | 7 | 5 | 4 | 3 | 4 | 3 | 2½ | 2 | — | — | — | — | 4 | 3 | 2½ | 2 | 6 | 5 | 4 | 3 | 9 | 6 | 5 | 4 |
| Brühl . . . . . | 10 | 6 | 5 | 4 | 7 | 5 | 4 | 2½ | 4 | 3 | 2½ | 2 | — | — | — | — | 4 | 3 | 2½ | 2 | 7½ | 5 | 4 | 3 |
| Kalscheuren . . | 12 | 7½ | 6 | 5 | 9 | 6 | 5 | 4 | 6 | 5 | 4 | 3 | 4 | 3 | 2½ | 2 | — | — | — | — | 4 | 3 | 2½ | 2 |
| Köln . . . . . . | 15 | 10 | 7½ | 5 | 12 | 8 | 6 | 5 | 9 | 6 | 5 | 4 | 7½ | 5 | 4 | 3 | 4 | 3 | 2½ | 2 | — | — | — | — |

**Anmerk.** Kinder unter 10 Jahren bezahlen in allen Wagenklassen nur die Hälfte des Tarifsatzes gegen Anspruch auf die Hälfte eines Platzes für eine erwachsene Person.

## Bemerkungen.

1) Die Reisenden erhalten den Zutritt in die Versammlungslokale der Stationshäuser nur gegen Vorzeigung der gelösten Fahrzettel. Die Versammlungslokale werden erst eine halbe Stunde vor jeder Abfahrt, nachdem ein erstes Zeichen durch Glockenläuten gegeben worden, geöffnet.

2) Das zweite Abfahrtszeichen erfolgt ebenfalls durch Glockenläuten fünf bis zehn Minuten vor der Abfahrt, wenn die Reisenden zum Einsteigen in die Wagen zugelassen werden.

3) Bei dem dritten und letzten Abfahrtszeichen werden die Zugänge der Wartesäle geschlossen, und es wird alsdann Niemand mehr zum Mitfahren zugelassen.

Die betreffenden Beamten der Gesellschaft öffnen die Wagen und weisen den Reisenden gegen Vorzeigung oder Abgabe ihrer Zettel die Wagenplätze an, wobei jeder Mitfahrende sich den Anordnungen dieser Beamten zu fügen hat.

4) Der Fahrzettel ist nur für die darauf gestempelte Fahrt gültig. Bei dessen Annahme hat daher Jeder zu prüfen, ob er auf die gewünschte Fahrt und Wagenklasse lautet. Spätere Reklamationen werden nicht berücksichtigt. Der an dem Fahrzettel befindliche Koupon darf nur von dem Schaffner getrennt werden.

5) Der Fahrzettel ist beim Eintritt dem Thürsteher, beim Einsteigen und zu jeder Zeit während der Fahrt dem Schaffner vorzuzeigen. Wer ohne oder mit einem ungültigen oder unrichtigen Fahrzettel gefunden wird, hat ohne Erörterung über die wirklich geschehene Zahlung das Fahrgeld für die ganze Bahnstrecke zwischen Bonn und Köln für den Platz, auf welchem er sich befindet, nachzuzahlen.

6) Verspätete Abfahrt und Ankunft begründet keinen Anspruch irgend einer Art. Eine unterbrochene oder ausfallende Fahrt berechtigt nur zur Beförderung mit dem nächsten Zuge.

7) Reise-Effekten. Diese müssen, mit des Eigenthümers Namen und dem Bestimmungsorte bezeichnet, wenigstens eine Viertelstunde vor der bestimmten Abfahrtszeit, gegen Vorzeigung des Fahrbillets, eingeliefert und etwaige Ueberfracht berichtigt werden.

100 Pfund nach Abschätzung des betreffenden Angestellten sind frei. Das Uebergewicht ist für 1—50 Pfd. mit 2 Sgr., für 51—100 Pfd. mit 4 Sgr. 2c. zu bezahlen. Der Ordnung halber wird jedes Stück Gepäck mit einer Nummer versehen und dem Reisenden eine Gegennummer verabfolgt; nur gegen Rückgabe derselben wird das Gepäck ausgeliefert. Für den Verlust einer Hutschachtel werden 3 Thlr., eines Reisesacks 10 Thlr., eines Mantelsacks 15 Thlr., eines Koffers 20 Thlr. ersetzt.

Reisegepäck, welches nach der bestimmten Zeit übergeben wird, darf auf den Wunsch der Reisenden zwar mit verladen werden, wenn es

noch irgend thunlich ist, jedoch ohne Nummerirung und selbstredend ohne Garantie.

Die Reisenden sind verpflichtet, ihre Effekten sofort nach Ankunft des Zuges in Empfang zu nehmen, widrigenfalls die durch den ertheilten Schein von der Gesellschaft übernommene Garantie erlischt. Es ist gestattet, das Gepäck während 24 Stunden nach Ankunft des betreffenden Zuges dem Gepäckabfertigungs-Beamten zur unentgeltlichen Aufbewahrung zu übergeben, jedoch ohne allen Anspruch auf Garantie.

Gepäck, welches Flüssigkeiten oder feuergefährliche Gegenstände enthält, die auf irgend eine Weise Schaden verursachen können, darf zur Mitnahme im Packwagen nicht eingeliefert werden, widrigenfalls der Eigenthümer für allen an dem fremden Gepäck und überhaupt entstehenden Schaden verantwortlich ist. Eben so wenig dürfen geladene Gewehre in den Personen- und Packwagen mitgenommen werden.

8) Equipagen werden befördert, in soweit als die Transportmittel solches gestatten und müssen spätestens eine Stunde vor Abgang auf den Bahnhof geliefert werden. Der Fahrpreis für die ganze Strecke, oder auch von einem Endpunkte über Brühl hinaus, ist zwei Thaler; von oder nach Brühl ein und ein halber Thaler. Die Herrschaften, welche im Wagen mitfahren, zahlen Zettel II. Klasse, die Dienerschaft, welche außerhalb sitzt, zahlt Zettel III. Klasse.

9) Hunde dürfen nicht in den Personenwagen, können aber in besondern Behältnissen gegen eine Fahrtaxe von 4 Sgr., unabhängig von der Strecke, welche sie transportirt werden, mitgenommen werden. Es wird keine Garantie für Hunde geleistet. Sie dürfen in die Bahnhöfe nicht anders als festgebunden und an der Hand geführt gelangen.

Für Jagdhunde in Begleitung des Jägers, sowie für Metzger- und Schäferhunde in Begleitung des Metzgers und des Schäfers, zwischen Bonn und Brühl sowie zwischen Köln und Brühl, wird nur die Hälfte des Tarifsatzes, mithin 2 Sgr., gezahlt.

10) Die Gefahren, welche durch Aufstehen, Auslegen aus den Wagenfenstern, Oeffnen der Thüren oder gar Aussteigen, ehe der Zug völlig still steht, entstehen können, werden warnend in Erinnerung gebracht.

11) Tabakrauchen ist nur in der IV., III. und in den mit einer desfallsigen Erlaubnißtafel versehenen Abtheilungen II. Klasse gestattet.

12) Es wird darauf aufmerksam gemacht, daß es zur Sicherung eines gleichmäßigen Benehmens gegen alle Reisende den Beamten aufs strengste untersagt ist, unter irgend einem Vorwande und wegen irgend einer Dienstleistung Trinkgelder anzunehmen.

13) In den ersten Wagenklassen können zum Voraus Abtheilungen zu acht Personen, und in den zweiten Wagenklassen Abtheilungen zu zehn Personen genommen werden; außerdem ist das Vorausbelegen von Plätzen nirgends gestattet.

14) Bei großem Zudrange an den Empfangs-Büreaus, sowie an den Haltestellen, muß das bestimmte Fahrgeld in Bereitschaft gehalten werden,

da zum Wechseln größerer Geldstücke keine Zeit bleibt, und hat Jeder es sich selbst zuzuschreiben, wenn er durch Verabsäumung dieser nothwendigen Vorbereitung hintangesetzt oder zurückgelassen werden muß.

15) Um Beschwerden und Klagen der Reisenden, sowohl über das Personal als über Gegenstände irgend einer Art, zu erfahren und nach Möglichkeit den Wünschen des Publikums entsprechen zu können, sind in jedem Expeditionslokal Bücher ausgelegt, in welche alle etwaige Beschwerden, unter Angabe des Namens des Beschwerdeführenden, eingetragen werden können. Wird über einen Beamten geklagt, so ist Namen oder Dienstnummer desselben anzuführen.

### k. Verzinsung, Dividende.

Während der Bauzeit wurden für die 8760 Stamm-Aktien 5 Prozent Zinsen gezahlt. Wie sich die Verzinsung später stellen wird, läßt sich bis jetzt noch nicht bestimmen, jedoch steht nach den zeither bei der Einnahme sich herausgestellten Resultaten zu erwarten, daß das Anlage-Kapital sich gut rentiren wird.

### l. Personen-Frequenz.

Die Verhältnisse des Verkehrs und der Einnahme während der ersten fünfthalb Monate des Betriebes, vom 15. Februar bis 30. Juni gehen aus folgender Zusammenstellung hervor.

| Monat. | Fahrten. | Beförderte Personen. | Geld-Einnahme. Thlr. | sg. | pf. | Ueberfracht, Wagen, Hunde u. s. w. Thlr. | sg. | pf. | Im Ganzen. Thlr. | sg. | pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vom 15. bis 29. Februar . | 93 | 16852 | 3047 | 23 | 11 | 8 | 11 | — | 3056 | 4 | 11 |
| " 1. " 31. März . . | 220 | 39536 | 6636 | 19 | 6 | 58 | 27 | 6 | 6695 | 17 | — |
| " 1. " 30. April . . | 254 | 50087 | 9285 | 20 | 11 | 67 | 18 | 10 | 9353 | 9 | 9 |
| " 1. " 31. Mai . . . | 380 | 68880 | 12965 | 5 | 6 | 95 | 7 | — | 13060 | 12 | 6 |
| " 1. " 30. Juni . . . | 360 | 57164 | 10829 | 21 | 6 | 122 | 17 | 6 | 10952 | 9 | — |
| " 1. " 31. Juli . . . |  | 56071 | 10898 | 4 | 6 | 184 | 10 | 9 | 11082 | 15 | 3 |
|  | 1307 | 288590 | 53663 | 5 | 10 | 537 | 2 | 7 | 54200 | 8 | 5 |

(In der Geldeinnahme ist die Liquidation der beförderten Postgüter nicht mit einbegriffen.)

Interessant ist das aus nachstehender Uebersicht hervorgehende Verhältniß der einzelnen Klassen und deren Rente bei einem Tarif, der zu den niedrigsten von ganz Deutschland gehört, indem die Fahrpreise pro Meile

für die I. Wagenklasse 48 Pf.
" " II. " 31 "
" " III. " 24 "
" " IV. " 16 "

betragen, und mithin etwa 15 Prozent billiger sind als die Mittelsätze in Deutschland.

| Klasse. | Personen. | Einnahme. Thlr. | sg. | pf. | Durchschnittlich pro Billet. sg. | pf. | Vom ganzen Verkehr der Personen. Prozent. | Von der ganzen Einnahme an Geld. Prozent. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| I. Klasse . . . . . . . . | 7176 | 2820 | 29 | 6 | 11 | $9\frac{1}{2}$ | 3 | $6\frac{1}{2}$ |
| II. " . . . . . . . . | 77299 | 18331 | 19 | 6 | 7 | $1\frac{1}{3}$ | $33\frac{1}{2}$ | $43\frac{1}{4}$ |
| III. " . . . . . . . . | 73241 | 12829 | 16 | 6 | 5 | 3 | $31\frac{1}{4}$ | $30\frac{1}{4}$ |
| IV. " . . . . . . . . | 73151 | 8478 | 26 | 6 | 3 | $5\frac{3}{4}$ | $31\frac{3}{4}$ | 20 |
| Ambulante Einnahme . . . | 1652 | 303 | 29 | 4 | | | | |
| Summa . | 232519 | 42765 | 1 | 4 | | | | |
| Ueberfracht u. s. w. | | 352 | 21 | 10 | | | | |
| Ganze Einnahme | | 43117 | 23 | 2 | | | | |

Vertheilt auf 137 Tage, wurden pro Tag 1697 Personen befördert und 314 Thlr. 21 Sgr. 10 Pf. eingenommen.

Vertheilt auf 1307 Fahrten, wurden pro Fahrt 178 Personen befördert und 32 Thlr. 29 Sgr. 8 Pf. eingenommen.

Im Durchschnitt hat jede Person 5 Sgr. 6 Pf. aufgebracht.

m. Güter-Frequenz.

Bis jetzt hat noch kein Güter- und Viehtransport auf der Bahn begonnen, es steht jedoch zu erwarten, daß derselbe binnen Kurzem seinen Anfang nehmen wird, um den vielseitig geäußerten Wünschen des Publikums nachzukommen. Wenn nun auch die Bahn, von kaum 4 Meilen Länge, einen großartigen Güterverkehr nicht erwarten darf, so sichern ihr doch natürliche Verhältnisse einen sehr bedeutenden Transport von Vieh und Bodenerzeugnissen, hauptsächlich in der Richtung nach Köln, wodurch jedenfalls, ohne Kosten-Vermehrung zu verursachen, eine Steigerung der Einnahmen eintreten wird.

## 46. Bonn-Koblenzer und Köln-Koblenzer Eisenbahn.

a. Geschichte dieses Projekts.

Die Bonn-Kölner Eisenbahn-Gesellschaft war, wie wir im geschichtlichen Theile der Beschreibung der von derselben ausgeführten Eisenbahn gesehen haben, durch ihr Statut berechtigt, ihr Unternehmen bis an den Fuß des Siebengebirges auszudehnen. Sie ließ jedoch diesen Plan wohlweislich vorläufig ruhen, um ihre Kräfte zusammenzuhalten und ihre innere Einrichtung zur höchstmöglichen Vollkommenheit zu erheben, nicht aber sofort nach einer Ausdehnung zu haschen, die vielleicht nur einseitig gewünscht, von Vielen aber gefürchtet wurde.

Ohne abzuwarten, ob das Unternehmen ausgeführt würde, faßte man im März 1844, einer Zeit des Entstehens so vieler ähnlichen Projekte, in einer zu Koblenz gehaltenen Versammlung von Kaufleuten aus Bonn und Koblenz den Plan, Koblenz mit Bonn durch eine Eisenbahn zu verbinden und diese an die Bonn-Kölner Bahn anzuschließen. Von dem hierzu sich gebildeten

Komité wurde unterm 27. März 1844 nachfolgende Einladung zur Aktienzeichnung erlassen.

„Ueberzeugt von der sehr bedeutungsvollen Wichtigkeit und ausgezeichneten Nützlichkeit der Anlage einer Eisenbahn von Bonn nach Koblenz hat das unterzeichnete provisorische Komité beschlossen, dieses Werk zur Ausführung zu fördern. Das Eisenbahnnetz über Deutschland tritt seiner Vollendung immer näher und verbindet sich mit ähnlichen Unternehmungen der Grenzländer. Es fehlt aber noch die wichtige Linie auf der europäischen Völkerstraße von Bonn bis Mainz. Die belangvolle Strecke derselben von acht Meilen Länge von Bonn bis Koblenz durch den Schienenweg auszufüllen, ist das Projekt, welches wir der Verwirklichung zuführen wollen, und für diesen Zweck sind bereits die Einleitungen zur Erlangung der Genehmigung bei den höchsten Behörden getroffen. Diese steht in der hoffnungsvollsten Aussicht. Es ist allernächst von anderer Seite zu erwarten, daß die Verlängerung dieser Linie von Koblenz nach Mainz zur ernstlichen Projektirung kommen und so das noch fehlende Glied in dem großen Netze der deutschen Bahnen der gänzlichen Vollendung zureifen wird.

Die Bedeutung der Bonn-Koblenzer Bahn in Rücksicht ihres Zusammenhanges mit den übrigen Bahnen des In- und Auslandes bedarf keiner Erörterung; sie springt Jedem von selbst in die Augen. Die Erfahrung lehrt, daß Eisenbahnen in den Thälern großer Flüsse von der Konkurrenz dieser nicht bedroht werden, und eben so umgekehrt.

Das innere Gebiet der Bahn enthält sieben Städte (Bonn, Koblenz, Neuwied, Andernach, Sinzig, Linz, Remagen) und eine zahlreiche Menge von Dörfern mit einer sehr beträchtlichen Bevölkerung, die unter sich in einem lebhaften Wechselverkehr steht. Koblenz, der Sitz der Provinzialbehörden, tritt durch die Bahn nicht blos mit der ganzen Provinz, sondern auch mit der Hauptstadt des Staates und den angrenzenden Ländern in unmittelbare Verbindung.

Die Ausführung der Bahn ist nicht ohne Schwierigkeiten, aber sie beziehen sich nur auf kurze Strecken und erscheinen auf den ersten Anblick größer als die technische Beleuchtung sie gezeigt hat, indem von Bonn bis Mehlem, von Remagen bis Breisig, von Andernach bis Koblenz Ebenen sich ausbreiten, welche das vortheilhafteste Terrain für die Bahn auf drei Viertel ihrer ganzen Länge gewähren. Ein Kapital von drei bis drei und eine halbe Million Thaler wird zur Herstellung des wichtigen Eisenweges hinreichen.

Zur Aktienzeichnung auf diese schöne und großartige Unternehmung, welche nach allen Analogieen angemessene Renten in günstige Aussicht stellt, ladet das unterzeichnete Komité hiermit ein."

Bald darauf, am 29. März, folgten dieser Einladung zur Aktienzeichnung die Bedingungen zu derselben, deren Inhalt im Wesentlichen folgender war:

## I. Grundbestimmungen.

1) Unter dem Namen „Bonn-Koblenzer Eisenbahn-Gesellschaft" bildet sich ein Aktienverein, welcher die Erbauung und Benutzung einer Eisenbahn von Bonn nach Koblenz mit unmittelbarem Anschluß an die Bonn-Kölner Eisenbahn zum Zweck hat.

2) Das Domizil der Gesellschaft und der Sitz ihrer Verwaltung ist in Bonn.

3) Das vorläufig für ausreichend erachtete Gesellschaftskapital wird auf drei Millionen Thaler Pr. Court. geschätzt. Zu mehrerer Sicherheit wird aber den Zeichnungen eine Summe von drei und eine halbe Million Thaler zum Grunde gelegt.

Jede Aktie beträgt 200 Thaler. Die Einzahlungen erfolgen in Raten von 10 Prozent in Zwischenräumen und gegen vorgängige Bekanntmachung von wenigstens zwei Monaten.

4) Die Verwaltung dieser anonymen Gesellschaft besteht aus einer Direktion und einem Verwaltungsrathe, welche von der Generalversammlung der Aktionäre nach Stimmenmehrheit gewählt werden.

Die Direktion führt die Geschäfte der Gesellschaft und vertritt dieselbe vollständig nach Außen.

Der Verwaltungsrath kontrolirt die Geschäftsführung der Direktion und die Aufrechthaltung des Statuts.

5) Die Direktion besteht aus sieben Mitgliedern; drei derselben müssen in Bonn, zwei in Koblenz, zwei in Köln wohnen.

Die gehörig einberufene Direktions-Versammlung kann bei Anwesenheit von drei Mitgliedern gültige Beschlüsse fassen.

Der Verwaltungsrath besteht aus 18 Mitgliedern, von denen vier in Köln, vier in Bonn, vier in Koblenz wohnen müssen; die Anwesenheit von zehn derselben reicht zu einem gültigen Beschlusse hin.

6) In jedem Jahre wird wenigstens eine General-Versammlung der Aktionäre zu Bonn gehalten.

7) Bei der konstituirenden General-Versammlung (in welcher der notarielle Gesellschaftsvertrag unterzeichnet wird) hat jeder Aktionär, bei der etwaigen Auflösung der Gesellschaft jede Aktie eine Stimme.

8) Das ausführliche Statut, in welchem vorstehende Grundbestimmungen nicht abgeändert werden dürfen, soll vom provisorischen Komité entworfen, der Generalversammlung zur Beschlußnahme und alsdann der Staatsregierung zur Bestätigung vorgelegt werden.

## II. Transitorische Bestimmungen.

1) Das provisorische Komité wird zu allen erforderlichen Vorarbeiten und Verhandlungen mit den Königlichen Behörden u. s. w., so wie dazu ermächtigt, das zum Unkostenfonds einzuziehende $\frac{1}{2}$ Prozent oder 1 Thlr. pro Aktie, nach bestem Ermessen zu verwenden.

2) Von der in Aussicht genommenen Summe von . . Thlr. 3,500000
wird für die Aktionäre der Bonn-Kölner Eisenbahn-Gesellschaft eine ihrem Aktienbesitze gleiche Summe unverkürzt reservirt von . . . . . . . . . . . . „ 876000
und der Rest von . . . . . . . . . . . . . . . Thlr. 2,624000
der Einzeichnung durch freie Konkurrenz übergeben, respektive im Falle der Mehrzeichnung pro Rata reduzirt, so zwar, daß Bruchtheile unter hundert Thaler unberücksichtigt bleiben, und über hundert Thaler als Anrecht zu einer Aktie gelten.

3) Die Zeichnung findet Statt am 2. April l. J. von 10 bis 1 Uhr Vormittags und von 3 bis 5 Uhr Nachmittags
zu Köln auf der alten Börse (Heumarkt),
zu Bonn auf dem Rathhause,
zu Koblenz im Lokale der Handelskammer,
und werden daselbst schriftliche Anmeldungen mit soliden Unterschriften auf Grund der gegenwärtigen Bedingungen entgegen genommen.

4) Für die Aktionäre der Bonn-Kölner Eisenbahn-Gesellschaft wird, in Berücksichtigung der Auswärtigen, der Termin zur Erklärung vom 12. bis 20. April anberaumt und haben dieselben sich durch Vorzeigen der Aktien bei dem Komité zu Bonn zum Behufe der Einzeichnung zu legitimiren.

5) Ueber die richtige und gewissenhafte Vollziehung der Reduktion, so wie überhaupt über die Leitung des ganzen Geschäftes, ist das provisorische Komité nur der zukünftigen Verwaltung der Gesellschaft, oder einem von der General-Versammlung zu diesem Zwecke zu wählenden Ausschusse, Rechenschaft schuldig.

6) Nach beendigter Reduktion wird den respektiven Zeichnern die ihnen verbleibende Summe vom provisorischen Komité schriftlich angezeigt werden; ein definitives Anrecht wird erst durch die erfolgte Anzeige erworben.

7) Die Einzahlung des $\frac{1}{2}$ Prozents zum Unkostenfonds erfolgt sofort nach beendigter Reduktion. Die darüber auszustellenden, auf den Namen des Zeichners lautenden Quittungen bilden die Eintrittskarten zur konstituirenden General-Versammlung. Wer das $\frac{1}{2}$ Prozent binnen 14 Tagen, nach erfolgter öffentlicher Aufforderung des Komités, nicht zahlt, kann von diesem seines Anrechtes ohne Weiteres für verlustig erklärt oder gerichtlich zur Zahlung angehalten werden.

8) Sobald die Vorarbeiten, die dazu gehörigen Nivellementspläne und Kostenanschläge, so wie die Verhandlungen mit den Behörden u. s. w., so weit gediehen sind, daß sie den gesetzlichen Bestimmungen über die Begründung des Konzessionsantrages entsprechen, soll eine General-Versammlung zur Berathung der Statuten und Vollziehung des Gesellschaftsvertrages vom Komité einberufen werden, wobei sich Jeder zu erklären hat, ob und für wie viel er bei dem Unternehmen ferner betheiligt bleiben will. Im Falle des Rücktritts fällt das zu den Vorberei-

tungskosten gezahlte ½ Prozent pro Rata der zurückgezogenen Summe der bleibenden Gesellschaft anheim.

Kaum war die Idee zu diesem Unternehmen erwacht, so bildete sich auch schon ein zweites Komité in Köln für denselben Zweck, indem es nachstehende Einladung zu einer Betheiligung bei einer „Köln-Koblenzer Eisenbahn" erließ:

„Bei der Gründung der Bonn-Kölner Eisenbahn-Gesellschaft wurde eine dereinstige Verlängerung dieser Bahn in südlicher Richtung, aus dem Schooße der Gesellschaft hervorgehend, in Aussicht genommen und diesem Unternehmen die Konzession des Staates zugesichert. Jetzt, wo der Augenblick gekommen, mit Ernst an den Weiterbau zu denken, hat ein in Bonn zusammengetretenes provisorisches Komité sich des von Köln ausgegangenen Gedankens der Weiterführung der Köln-Bonner Eisenbahn bemächtigt und mit Ausschluß der Stadt Köln den Bau einer getrennten Bonn-Koblenzer Eisenbahn projektirt.

Jedem Kundigen werden die großen Nachtheile einleuchten, die aus getrennten Verwaltungen auf kurzen, der Natur des Verkehrs nach unzertrennlichen Bahnstrecken entspringen müssen, und es wird keines Beweises bedürfen, daß Bonn durch seine Lage wie durch seine geringe kommerzielle Bedeutung zum Durchgangspunkte Einer Eisenbahn von Köln nach Koblenz, und nicht zum Anfangspunkte einer Bonn-Kölner und einer Bonn-Koblenzer Eisenbahn bestimmt ist.

Von diesem Gesichtspunkte ausgehend, haben die Unterzeichneten sich vereinigt, zur Herstellung der natürlichen Verhältnisse und um den Städten Köln und Koblenz den ihnen gebührenden Einfluß auf das ihre Interessen so nahe berührende wichtige Unternehmen zu sichern, ein provisorisches Komité zu bilden zur Verlängerung der Köln-Bonner Eisenbahn von Bonn nach Koblenz, unter statutgemäß vorhergesehener künftiger Vereinigung mit der bestehenden Bonn-Kölner Eisenbahn-Gesellschaft.

Als Grundlage der Verschmelzung beider Gesellschaften haben sie vorläufig folgenden Weg ins Auge gefaßt. Ein Jahr nach gänzlicher Fertigstellung und Eröffnung der Bahnstrecke von Bonn nach Koblenz treten die Aktionäre der Köln-Koblenzer und die Aktionäre der Bonn-Kölner Eisenbahn-Gesellschaft zusammen zur Wahl einer gemeinschaftlichen Direktion und eines gemeinschaftlichen Verwaltungsrathes. Ueber die Einnahmen und Ausgaben der beiden Bahnstrecken führt die so gewählte Direktion während der ersten fünf Jahre des gemeinschaftlichen Betriebes getrennte Rechnung. Nach Ablauf dieser Frist werden die Aktionäre der beiden Gesellschaften, nach Verhältniß des während der fünf Jahre erzielten durchschnittlichen Reingewinnes auf jeder der beiden Bahnstrecken, prozentweise an dem ferneren Reingewinne der ganzen Bahn betheiligt. Für den Fall, daß die Bonn-Kölner Gesellschaft wider Erwarten nicht gleich nach dem ersten Jahre der Eröffnung der Bahnstrecke von Bonn nach Koblenz auf die durch die beiderseitigen Interessen gebotene Vereinigung mit der Köln-Koblenzer Gesellschaft einzugehen geneigt sein sollte, bleibt der-

selben diese Vereinigung in der vorangedeuteten Weise während der ersten zehn Betriebsjahre jederzeit freigestellt.

Von der Ueberzeugung ausgehend, daß eine gänzliche Vereinigung für die Rentabilität der beiden Bahnstrecken eben so wesentlich, wie durch die allgemeinen Interessen des Staates und des Publikums unumgänglich geboten ist, ladet das unterzeichnete provisorische Komité zur Aktienzeichnung auf die

Köln-Koblenzer Eisenbahn

unter nachstehenden Bedingungen hiermit ein.

1) Die Zeichnung findet am Montag den 15. April l. J. von 10 bis 1 Uhr Vormittags, und von 3 bis 6 Uhr Nachmittags, zu Köln auf der Börse im Tempelhause Statt, woselbst alle schriftlichen Anmeldungen mit soliden Unterschriften und auf die gegenwärtigen Bedingungen entgegengenommen werden.

2) Das Gesellschaftskapital wird auf Vier Millionen Thaler festgesetzt und zerfällt in 20000 Aktien zu 200 Thlr. jede. Sollten die einlaufenden Zeichnungen die zu begebende Summe übersteigen, so werden sie einer gleichmäßigen Reduktion unterworfen, nach folgenden Grundsätzen:
   a. Von der in Aussicht genommenen Summe von Vier Millionen Thaler bleibt den Aktionären der Bonn-Kölner Eisenbahn-Gesellschaft eine ihrem Aktienbesitze gleiche Summe unverkürzt.
   b. Bruchtheile unter 200 Thaler bleiben unberücksichtigt.

3) Ueber die richtige und gewissenhafte Vollziehung der Reduktion, so wie überhaupt über die Leitung des ganzen Geschäftes, ist das provisorische Komité nur der zukünftigen Verwaltung der Gesellschaft Rechenschaft schuldig.

4) Nach beendigter Reduktion wird den resp. Zeichnern die ihnen verbleibende Summe vom provisorischen Komité schriftlich angezeigt werden; ein definitives Anrecht wird erst durch die erfolgte Anzeige erworben.

5) Die Zeichnungen sind unbedingt für die ganze gezeichnete Summe gültig; sie geschehen unter der stillschweigenden Verpflichtung, in Bezug auf die definitive Konstituirung der Gesellschaft den Beschlüssen der Majorität der konstituirenden General-Versammlung beizutreten. Das Komité ist befugt, gleich nach geschehener Reduktion ein halbes Prozent der jedem Zeichner verbleibenden Summe einzufordern; wer von der ihm zugetheilten Summe vierzehn Tage nach geschehener Aufforderung das halbe Prozent nicht gezahlt hat, kann von dem Komité seines Anrechtes verlustig erklärt werden.

6) Die über das halbe Prozent auszustellenden, auf den Namen des Zeichners lautenden Quittungen bilden die Eintrittskarten zur konstituirenden General-Versammlung.

7) Sobald die Vorarbeiten, die dazu gehörigen Nivellementspläne und Kostenanschläge, so wie die Verhandlungen mit den Behörden u. s. w., so weit gediehen sind, daß sie den gesetzlichen Bestimmungen über die Begründung des Konzessionsantrages entsprechen, soll eine General-Versammlung zur Berathung der Statuten und Vollziehung des Gesell-

schaftsvertrages vom Komité einberufen werden, wobei sich Jeder zu erklären hat, ob und für wie viel er bei dem Unternehmen ferner betheiligt bleiben will. Im Falle des Rücktritts fällt das zu den Vorbereitungskosten gezahlte halbe Prozent pro Rata der zurückgezogenen Summe der bleibenden Gesellschaft anheim."

Durch die Bekanntmachung des Finanz-Ministers vom 11. April 1844 wurde diesem Projekte, so wie vielen anderen, wenn auch nicht ganz, doch gewiß vorläufig ein Ziel gesetzt, indem die beiden nothwendig für die Ausführung des Unternehmens bedingten Gründe, Wichtigkeit desselben für das allgemeine Wohl und eine gesicherte Rente, schwerlich nachzuweisen sind. Allerdings ist eine schnelle Verbindung der beiden Städte Koblenz und Köln, deren erstere den Sitz der höchsten Provinzialbehörden enthält, sehr wünschenswerth; aber auf dem linken Rheinufer? Kann es bezweifelt werden, daß eine Verbindung der beiden Städte durch einen Eisenweg auf der rechten Rheinseite in strategischer Hinsicht für den preußischen Staat, und somit für ganz Deutschland, von der größten Wichtigkeit ist? Ein solcher vor Ueberrumpelung gesicherter Eisenweg würde diesen Theil der Rheinprovinz zu einer der stärksten militärischen Positionen Europa's machen. In gleicher Weise liegt das Interesse des Staates, die Hauptstadt und die östlichen Provinzen mit der stärksten Festung in unmittelbare Berührung zu bringen, auf flacher Hand, wohingegen eine Eisenbahn auf der linken Rheinseite in strategischer Hinsicht unbedeutend, ja vielleicht gefährlich genannt werden kann. Jedenfalls würde daher das Projekt eines Schienenweges auf der rechten Rheinseite von der Staatsregierung eher Unterstützung und Beistand finden, als das auf der linken Seite.

In finanzieller Beziehung stehen der Aussicht auf eine große und sichere Rente manche Bedenken entgegen; vor allen die Terrainschwierigkeiten. Die Gegenden, durch welche die Bahn geführt werden soll, sind allgemein bekannt, und scheint es undenkbar, daß ohne ganz besondere Kosten die Schwierigkeiten bei Rolandseck, bei Oberwinter, bei Appollinarisberg, bei Remagen und bei Rheineck sollten überwunden werden, und wenn, was leicht geschehen kann, eine vollständige Trennung der Eisenbahn von der Landstraße und dem Leinenpfad aus polizeilichen Rücksichten verordnet werden sollte, so würden dadurch die Kosten bedeutend vermehrt, anderntheils die Annehmlichkeiten des Reisens sehr vermindert werden, indem es wahrlich höchst unangenehm sein müßte, mit Kenntniß der Gegend an schönen Punkten hinter einer Mauer herzufahren.

Die neu projektirte Eisenbahn hat aber auch mit vieler Konkurrenz zu kämpfen, und werden die mächtigen Dampfschifffahrts-Gesellschaften, um ihre Existenz zu erhalten, sicherlich nicht voreilig den Kampfplatz verlassen. Wenn auch der Satz häufig ausgesprochen wird, daß eine Eisenbahn die Konkurrenz einer Land- und Wasserstraße nicht zu fürchten habe, wenn auch die Bonn-Kölner Eisenbahn die Richtigkeit dieses Satzes zu bewahrheiten scheint, so sind doch die Beispiele immerfort nur von kleinen Lokalbahnen hergenommen, nicht aber von größeren Strecken; eine größere Rentabilität wird am wenig-

sten bei solchen Landstrecken zu erwarten sein, die, wie die fragliche, ohne Hinterland sind. Die meisten Reisenden am Rhein besuchen die Gegend des Vergnügens halber; während 8 Monaten im Jahre hat man an jedem Platz zwischen Köln und Mainz täglich 12 Mal, und häufig noch mehr, Gelegenheit, für wenig Geld sich durch prächtige Dampfboote nach jedem beliebigen Punkte befördern zu lassen; und auch im Winter, wo der Verkehr ohnehin schwächer ist, fahren die Dampfboote, indem die Schifffahrt selten länger als vier oder sechs Wochen unterbrochen wird, häufig aber auch das ganze Jahr dauert. Das Bedürfniß einer Eisenbahn liegt also hier nicht vor; baut man sie wirklich, so wird sie ungeheuere Summen kosten und würde schwerlich das für die 8 Meilen lange Strecke angenommene höchste Baukapital von 4,000000 Thlr., also 500000 Thlr. im Durchschnitt für die Meile, ausreichen.

In der ersten Zeit nach Veröffentlichung des Projektes erhoben sich viele Stimmen für und gegen dasselbe; in letzterer Zeit, nach Erscheinen der Bekanntmachung des Finanz-Ministers, war jedoch hiervon Alles still, so daß es schien, als wenn dasselbe aufgegeben wäre. Dies ist jedoch nicht der Fall, vielmehr soll man in der Stille Alles so weit vorbereitet haben, daß in der nächsten Zukunft die genauen Vermessungen und Nivellements vorgenommen werden können. Schwerlich steht aber nach allem vorher Angeführten die Konzession in der ganzen Ausdehnung bis Koblenz zu erwarten, vielmehr dürfte dieselbe sich auf eine Weiterführung der Bonn-Kölner Eisenbahn bis ans Siebengebirge, nach Mehlem, Godesheim u. s. w. beschränken, wozu von der Direktion dieser Eisenbahn-Gesellschaft schon Nivellements vorgenommen sind, ehe das Bonn-Koblenzer Projekt entstand. Die Ausführung dieses Baues wird jedoch ebenfalls sobald nicht Statt finden, indem die Gesellschaft der Bonn-Kölner Eisenbahn in ihrer letzten General-Versammlung es abgelehnt hat, für jetzt von ihrem Rechte Gebrauch zu machen.

## 47. Saarbrücken-Bexbacher Eisenbahn.

### a. Geschichte dieses Projekts.

Schon im Jahre 1836 bildete sich eine Gesellschaft, um eine Eisenbahn von Saarbrück nach Manheim zu bauen. Das Kapital wurde auch zum großen Theile gezeichnet und die Vorarbeiten begonnen, zu welchem Behufe auch eine Anzahlung von 1 auf 1000 von den Aktionären gemacht wurde. Da jedoch das Unternehmen an der Weigerung Baierns, welches eine eigene Gesellschaft für den pfälzischen Theil haben wollte, scheiterte, so löste sich die erste Gesellschaft im Dezember 1837 auf, und es bildeten sich deren 1838 zwei, die eine für Baiern als Ludwigshafen-Bexbacher Eisenbahn-Gesellschaft, die andere für den preußischen Theil als Saarbrücken-Bexbacher Eisenbahn-Gesellschaft. Für letztere wurden schon unmittelbar 500000 Thlr. gezeichnet, auch $\frac{1}{4}$ Prozent, mit Verrechnung des früher auf das gemeinschaftliche Unternehmen angezahlten, zu den weiteren Vorkosten von jedem Aktionär beigetragen. Die zu diesem Zwecke von dem Sekretär des Komités, Hrn. Weißborn (ei-

nem Ober-Bergwerksbeamten) im Namen des provisorischen Komités erlassene Aufforderung vom 31. Januar 1840 lautete, wie folgt:

„Um die Kosten zu decken, welche die Einleitung zur Ausführung der preußischen Strecke der Saarbrücken-Rheinschanzer Eisenbahn und die Ermittelung der Vortheile von weiterer Ausdehnung derselben bis jetzt bereits veranlaßt hat und nächstens noch verursachen wird, sind wir im Falle, von den Theilhabern dieses Unternehmens ¼ Prozent der gezeichneten Summe, also 15 Sgr. pro Aktie à 200 Thlr., oder die Hälfte desjenigen Betrages einfordern zu müssen, zu welchem dieselben bei der Unterzeichnung sich verbindlich gemacht haben.

Die Einzahlungen sind an den mitunterzeichneten Sekretär Weißborn zu machen, welcher darüber Quittung ertheilen und seiner Zeit Rechnung ablegen wird.

Wir verbinden hiermit zugleich die Anzeige, daß die Ausführung der Bahn bei den hohen Behörden kürzlich wieder lebhaft zur Erörterung gekommen ist, und wir Hoffnung haben, bald eine günstige Entscheidung mittheilen zu können.

Saarbrücken, den 31. Januar 1840.

Das provisorische Komité für die Saarbrücken-Berbacher Eisenbahn.

G. Schmidtborn. H. Karcher. F. Krämer. H. Schmidt.

L. Röchling. C. Stumm. F. Lucas.

Weißborn.

Das Terrain wurde hierauf nivellirt, und die Bemühungen der Gesellschaft beschränkten sich nicht blos auf diesen Theil, sondern schlossen sich an die Vorarbeiten an, welche französischer Seits von Metz aus gemacht wurden, um die zweckmäßigste Linie zur Verbindung von Saarbrücken mit Metz auszumitteln.

Die von den Ingenieuren Flachat und Petiet gemachte Arbeit über die Strecke von Metz nach Saarbrücken erschien schon 1839 in Paris unter dem Titel:

Projet du chemin de fer de Metz à Sarrebruck, présenté par une société de négocians, de Banquiers et de chefs d'industrie de Metz et de Sarrebruck, dressé par M. M. Eugène Flachat et Jules Petiet, ingénieurs civils. 1839. Paris, chez Matthias, libraire, Quai Malaquais No. 15.

Unter den vielen, auch für die Saarbrücken-Berbacher Bahn interessanten Punkten, welche diese Schrift enthält, heben wir hier vorzüglich eine Karte hervor, welche nicht nur die Kohlenflötze ganz darstellt, sondern auch die Grenzen angiebt, bis zu welchen die Kohlen bis jetzt verfahren werden.

Die Vermessungen und Voranschläge für die preußische Strecke von Saarbrücken nach Berbach wurden dann bei den Behörden mit dem Gesuch um Allerhöchste Konzession eingereicht. Die Antwort lautete in so fern günstig, als die Bewilligung der Konzession von der Ausführung der Ludwigshafen-Berbacher Eisenbahn abhängig gemacht wurde. Während nun die definitive Ausführung dieser letzteren Strecke (wie wir unter den baierischen Eisenbahnen sehen werden) mannigfaltige Gestaltungen mit mehr oder weniger Aussichten

auf Erfolg durchging, legte man preußischer Seits jedoch nicht die Hände in den Schooß. Es wurde nämlich eine neue Vermessung durch die Regierung veranlaßt und von dem Ingenieur Gärtner in den Jahren 1842 und 1843 ausgeführt, die Kosten davon jedoch im Betrage von circa 3000 Thlr. vom Königl. Oberbergamt in Saarbrücken ausgelegt.

Es kann dieses als eines der ersten Symptome angesehen werden, daß die Regierung durch das Oberbergamt selbst diese Bahnstrecke zu bauen geneigt sein dürfte. Somit zeigt sich auch hier auf preußischem Gebiete der überall so lebendig geführte Kampf zwischen dem Bau der Eisenbahnen durch den Staat und dem Systeme des Baues durch Privat-Gesellschaften.

Man kann nun allerdings diesen Punkt als im preußischen Staate ein für allemal entschieden betrachten, durch das einmal bestimmt und gesetzlich ausgesprochene System, daß der Staat selbst keine Eisenbahnen bauen, sondern nur den Bau, wo es nöthig erschiene, durch Mitbetheiligung und Zinsengarantie begünstigen wolle; auch diesen Punkt für unsern besondern Fall durch die bedingungsweise der Privat-Gesellschaft schon ertheilte Konzession als entschieden ansehen. Allein ganz ohne alle Berücksichtigung können doch auch die vom Königlichen Oberbergamte vorgebrachten speziellen Gründe bei dieser Bahn nicht bleiben.

1) Zunächst ist es für das Oberbergamt von der höchsten Wichtigkeit, daß die neuen, in diesem Terrain durch Tunnelbauten und Einschnitte sich darbietenden geognostischen Erfahrungen durch bergmännische Beamten gemacht werden.

2) Ist dem Oberbergamt durch Vermehrung des Kohlenabsatzes und die dadurch erzielten bedeutenderen Einnahmen die Möglichkeit gegeben, die Fahrtarife möglichst niedrig zu setzen, ja den Kohlentransport auf dieser Bahnstrecke umsonst Statt finden zu lassen.

Wenn irgendwo, so ist hier einzuräumen, daß diese Gründe von großem Gewicht sind. Einen dritten Grund machen wir hier gar nicht geltend, da er uns zu unbedeutend erscheint, nämlich daß das Oberbergamt schon die Kosten des letzten Nivellements getragen habe. Die Regierungen haben fast überall neue Vermessungen vor der bestimmten Konzession auf eigene Kosten machen lassen; und hier zieht das Oberbergamt aus der Bahn so bedeutenden Nutzen, daß ein kleiner Beitrag wie dieser nicht als eine verlorene Ausgabe anzusehen ist.

Gegen die anderen für den Bau durch das Oberbergamt gedachten Gründe kann aber Folgendes vorgebracht werden: ad 1) daß nichts verhindert, daß bei den Bauten ein oder mehrere Bergwerksbeamten nach Belieben gegenwärtig sind, um die geognostischen Beobachtungen anzustellen, welche für sie wichtig sind; und ad 2) daß, wenn das Oberbergamt die Kohlen umsonst oder zu ganz niedrigem Tarife fahren will, das gleichkommt dem ganzen oder theilweisen Verzichtleisten auf Zinsen des hier angewandten Kapitals, folglich in dem schon bestehenden preußischen Systeme der Mitbetheiligung mit nachstehenden Zinsen oder ohne Zinsen ihm ein Weg geöffnet ist, in die Konzession

besondere Bedingungen bezüglich des Tarifs des Kohlentransports aufnehmen zu lassen.

In Saarbrücken sieht man mit gespannter Erwartung der Hohen Entscheidung entgegen. Jedenfalls kann sofort zur Ausführung geschritten werden, da die Mitglieder der Privat-Gesellschaft Vermögen genug besitzen, das ganze benöthigte Kapital gleich einzuzahlen.

Da jetzt auch der Bau der Bahnstrecke von Ludwigshafen nach Berbach völlig gesichert ist, so steht die Vollendung der ganzen Bahn von Ludwigshafen nach Saarbrücken binnen einigen Jahren gewiß zu erwarten.

b. Länge der Bahn und sonstige Verhältnisse.

Die Bahn wird auf dem rechten Ufer der Saar, unterhalb St. Johann und der Mündung des Sulzbaches beginnen, ein ziemlich schwieriges Terrain auf preußischem Gebiet in der Länge von 3½ geogr. Meilen durchlaufen und der Veranschlagung gemäß 1,600000 bis 1,800000 Thlr., also 457140 oder 514300 Thlr. durchschnittlich pro Meile kosten.

Nachdem sie nahe an 2 Meilen am Ufer des Sulzbaches hinangestiegen, wird sie vermittelst eines Tunnels durch den Bildstocker Berg gehen und dann über Neunkirchen und Wellesweiler sich an die baierische Rheinschanz-Berbacher Eisenbahn anschließen.

Als eine Fortsetzung dieser Bahn nach Paris wäre noch das Projekt einer Eisenbahn von Saarbrücken nach Metz anzuführen, welches schon seit mehreren Jahren die Aufmerksamkeit der dortigen Gegend auf sich zieht. Bereits im Jahre 1838 ließen einige Kaufleute von Metz auf ihre Kosten die nöthigen Vorstudien zur Anlegung dieser Bahn unternehmen, und im Jahre 1842 geschah dasselbe auf Veranlassung der Regierung selbst, ohne daß indessen allen jenen Untersuchungen, so vortheilhafte Resultate sie auch versprachen, Folge gegeben wurde. Seitdem aber die Anlegung einer Eisenbahn von Manheim nach Saarbrücken keinem Zweifel mehr unterlag, wurde die Verbindung zwischen letzterer Stadt und Metz wirklich beschlossen und zu diesem Zweck Ende Mai 1844 eine Aktiengesellschaft gebildet. Der Kostenbetrag wurde zu 24,000000 Franks oder 6,456000 Thlr. angenommen, von denen der Gesellschaft nur 12 Millionen Franks zur Last fallen sollten, indem man annahm, daß die Regierung ungefähr die Hälfte des Betrages durch Ankauf des Terrains, die Beschaffung des Terrassements und der Kunstarbeiten decken werde.

Die Statuten der Gesellschaft wurden höheren Orts gutgeheißen und hierauf bis Ende Juni 1844 zu dem in 24000 Aktien à 500 Franks getheilten Kapital 82000 Aktien, also mehr als das Dreifache der nöthigen Summe, gezeichnet.

Diejenigen Departements Frankreichs, die am meisten dabei interessirt waren, daß Metz nicht in direkte Verbindung mit Deutschland gesetzt würde, waren bestürzt über diese lebhafte Theilnahme des Publikums an einem Projekte, das namentlich für die Städte Lille, Amiens, Arras u. s. w. von sehr nachtheiligen Folgen sein mußte. So lange nur von einer Bahn die Rede war, die auf dem kürzesten Wege Paris mit Straßburg verbinden sollte, hat-

ten die genannten Städte nichts zu fürchten, denn es war klar, daß nach wie vor die Verbindung des Handels des nördlichen und mittleren Deutschlands mit Frankreich sich nur über Köln bewerkstelligen würde, und man begriff, welche bedeutende Vortheile hieraus für das nördliche Frankreich, namentlich für die Linie von Lille nach Paris, erwachsen müßten. Es bedarf keiner näheren Auseinandersetzung, daß die Bahn von Metz nach Saarbrücken, als Fortsetzung der projektirten Bahn von Saarbrücken nach dem Rheine, der Sache eine ganz andere Wendung gab. Was die Gegner dieses Bahnprojekts am meisten bestürzt machte, war die große Anzahl der Aktien, die von deutschen Handelshäusern gezeichnet wurden, was für Jeden ein schlagender Beweis war, daß die Verbindung Deutschlands und Frankreichs mittelst einer Metz-Saarbrücker Bahn von großem Interesse für Deutschland ist. Eine andere Frage war nun, auf welche Weise sich Metz an die Paris-Straßburger Bahn anschließen sollte. Da keine Hoffnung mehr vorhanden, die große Pariser Bahn über Arnaville (nahe bei Metz) geführt zu sehen, so trugen die Deputirten des Metzer Handelsstandes in Paris darauf an, daß die Bahn über St. Julien (12 Myriameter von Metz und 11 von Nancy) laufen sollte. Hier würde sich dann eine Zweigbahn von Metz angeschlossen und auf diese Weise die verschiedenen Interessen am besten vermittelt haben. In der Deputirtenkammer wurde jedoch die Richtung von Metz auf St. Julien verworfen, dagegen die mit einem Umweg auf Paris verbundene von Metz auf Nancy angenommen. Der Grund hiervon ist darin zu suchen, daß die Regierung und die Kommission zu spät von der vortheilhaften Lage des Unternehmens in Kenntniß gesetzt und darum, dagegen eingenommen, mit mehr Ungeschicklichkeit als bösem Willen, durch eine Unzahl von nicht stichhaltigen, jedenfalls bei kalter Betrachtung sich selbst widerlegenden Argumenten der Sache einstweilen geschadet hat. Das nächste Jahr muß darin eine Veränderung hervorbringen. Jedermann muß sich davon überzeugen, daß Frankfurt und Manheim allein nicht Deutschland bilden, daß hinter diesen in gerader Richtung Deutschland noch andere große Städte hat, für welche die Frage des kurzen Weges, ob über Straßburg, über Metz oder durch Belgien, sich gleich anders gestaltet, wenn über Metz in Frankreich ein Umweg von 34 Kilometer Statt findet; und hier gilt es das ganze Nord-Ost-Deutschland. So wie die Bahn einstweilen festgestellt ist, sollte man sagen, daß diese Umwege für Metz mit Fleiß gewählt sind, damit man eben so lieb oder lieber über Straßburg reise. Wenn die Metzer Abgeordneten gesagt haben, daß eine Zweigbahn von Metz nach Nancy auch nothwendig sei, so haben sie dieselbe Wahrheit gesagt, welche der Minister und die Kommission im umgekehrten Sinne ihrerseits vorgebracht haben, nämlich die, daß zwei Zweigbahnen von Metz aus gemacht werden müssen: die eine auf St. Julien, die andere auf Nancy; die erstere wegen der Verbindung mit Paris, die andere als Lokalbedürfniß. Was die strategische Frage betrifft, so würde sie von selbst dadurch beseitigt sein, daß man diese zwei kleinen Zweigbahnen baute. Auch ist, im Allgemeinen genommen, auf französischem Boden der Schienenweg von Manheim nach Paris über Saarbrücken und Metz besser vertheidigt als auf deutschem. Saarlouis, Landau bleiben nämlich auf der

Seite liegen, und ganz Deutschland steht hier offen bis Frankfurt a. M., während auf französischem Gebiete Metz (mit dem nahen Thionville) als mächtige Festung sich gleich in den Weg wirft. Gerade dadurch, daß man das offene Nancy zum Knotenpunkt einer strategischen Linie macht, giebt man die ganze Verbindung, sowohl die mit Straßburg als mit Paris, einem geschickten Ueberfalle preis. Eine direkte Verbindung von Metz bis Paris ist hier von so hoher strategischer Wichtigkeit, daß, wenn die Paris-Straßburger Linie nicht nahebei läge, um sie größtentheils gemeinschaftlich zu brauchen, eine besondere Linie von Metz bis Paris gebaut werden müßte. Diese Ueberzeugung wird sich mehr verbreiten, wenn man Alles ruhig erwägt, und dann kann es nicht fehlen, daß das Ministerium in nächster Session durch einen Gesetzvorschlag die Mängel und Lücken ergänze.

Kommt das Metz-Saarbrücker Unternehmen alsdann zu Stande, so stehen ihm gewiß sehr günstige Resultate bevor, die namentlich durch den bedeutenden Kohlentransport herbeigeführt werden. Ein dem Stadtrathe zu Metz von einer hierzu gewählten Kommission erstatteter Bericht sagt darüber Folgendes:

„Das Steinkohlenbecken von Saarbrücken gehört zu den allerreichsten, die man kennt; der Betrieb der Werke ist leicht und das Produkt vortrefflich. Es versorgt das ganze nordöstliche Frankreich mit Steinkohlen. Sie werden gegen Süden bis St. Dié und Epinal verführt und westlich bis St. Dizier und Verdun; sie versorgen die Hüttenwerke des Mosel-Departements, des westlichen Abhanges der Vogesen, der Maas und der Marne. Im Jahre 1842 wurden in das Mosel-Departement 182788 Tonnen Steinkohlen geführt. Drei Viertel davon fallen in Zukunft der Eisenbahn anheim, ein Viertel schlägt andere Richtung ein. Der Steinkohlenverbrauch in Frankreich schreitet übrigens, wie die Erfahrung seit 1830 bewiesen hat, in einem rasch zunehmenden Verhältnisse vor. Wie wird erst die Eisenbahn diese Steigerung des Verbrauchs darthun, wenn der Transportpreis, wie es thunlich ist, durch die Eisenbahn auf die Hälfte vermindert werden kann! Jetzt beträgt er 14 Fr. für jede Tonne bis Metz.

Die Handelskammer von Metz hat in Zahlen dargelegt, daß der Steinkohlentransport der Eisenbahn jährlich 1,000000 Fr. Einnahme verschaffen würde; außerdem würde der übrige Waarentransport noch 400000 Fr. Einnahme produziren und die Fortschaffung der Personen 1,000000 Fr., so daß man die jährliche Total-Einnahme auf 2,400000 Fr. oder 645000 Thlr. anschlagen könnte."

Wenn dieselbe auch etwas zu hoch gegriffen scheint, so kann man doch jedenfalls erwarten, daß die Bahn sich gut rentiren wird, da sie, wie aus dem Vorhergehenden zur Genüge hervorgeht, einen bedeutenden Verkehr zu erwarten hat.

## 48. Thüringische oder Halle-Kasseler Eisenbahn.

### a. Geschichte dieses Bahn-Projekts.

Schon seit dem Jahre 1836 hatten, theils von Seiten einiger Privat-Vereine, theils von Seiten der Kurhessischen und der betreffenden Herzoglich Sächsischen Regierungen, Voruntersuchungen über die Möglichkeit der Herstellung von Eisenbahnen in der Richtung der großen Ostwest-Verkehrstraßen durch Mittel-Deutschland und ihrer südlichen und nördlichen Verbindungen Statt gefunden. — Die drohende Konkurrenz der Rhein-Weserbahn (z. v. diese) mit ihrer Verlängerung über Hannover und Braunschweig zur Elbe, und die in Baiern gemachten Eisenbahnpläne erhielten die desfallsigen Verhandlungen und Arbeiten im Gange; jedoch wurden entscheidende Schritte bis zum Jahre 1840 nicht bekannt; wenn man den großartigen (jedoch durch Widerstreben, namentlich Hannovers, in der Geburt erstickten) Plan des Buchhändlers J. Meyer in Hildburghausen wegen Anlage einer sogenannten Hanseatisch-Süddeutschen Centralbahn (Baierische Nordgrenze-Hansestädte, z. v. dessen Projekt vom 31. Januar 1838) und das Projekt eines berliner Komités wegen Erbauung einer Eisenbahn von Halle über Witzenhausen, Kassel, Lippstadt in die Rhein-Weserbahn im Jahre 1837, ausnimmt.

Im Anfange 1840 wurde bekannt, daß der Königl. Preuß. Staats-Minister und Chef des Postwesens, Herr v. Nagler, den Plan gebildet habe, auf Staatskosten eine Eisenbahnverbindung der östlichen mit den westlichen Provinzen Preußens, der Elbe mit Weser und Rhein, zu bewerkstelligen, und daß die Preußische Regierung die deshalb erforderlichen genaueren Voruntersuchungen anstellen lasse. — Kurhessen bot dazu bereitwillig die Hand und bewilligte gleichfalls die zu den vorläufigen Arbeiten nöthige Summe. Auch ein Thüringischer Eisenbahn-Verein bildete sich, indem in der letzten Hälfte des August 1840 zwischen den Großherzogl. und Herzogl. Staats-Regierungen von Sachsen-Weimar-Eisenach, Sachsen-Koburg und Gotha und Sachsen-Meiningen ein Staatsvertrag zum Abschluß gedieh, welcher die Vereinigung dieser Staats-Regierungen zur Erreichung des gemeinsamen Endzwecks zum Gegenstande hat, den Großherzogl. und Herzogl. Sächsischen Landen die Vortheile eines möglichst erleichterten Verkehrs durch Eisenbahn-Verbindung im Innern sowohl als nach den angrenzenden Staaten des Auslandes zuzuwenden und dadurch zugleich auch die Bahnverbindung zwischen dem nördlichen und südlichen, ingleichen dem östlichen und westlichen Deutschland nach Kräften zu unterstützen. — In der letztern Beziehung ist es die Aufgabe des Vereins, dahin zu wirken, daß die von Halle nach Kassel und von Bamberg nach dem nördlichen Deutschland dermalen projektirten Eisenbahnanlagen die Großherzoglichen und Herzoglichen Vereinslande so viel als möglich und in angemessenen Richtungen durchziehen. — Die kontrahirenden Staats-Regierungen wollen die Verbindung dieser beiden Eisenbahnzüge in westöstlicher und in südnördlicher Richtung in ihren Landen zu vermitteln suchen und den etwa hierauf gerichteten Wünschen und Bedürfnissen der Nachbarstaaten auf jede, mit ihrem Interesse vereinbare Weise bereitwilligst entgegenkommen,

weshalb sie denn auch in ihrer Gesammtheit an größeren, zu denselben Zwekken gebildeten Vereinen gern Theil nehmen werden. Die Zwecke des Vereins sollen im gemeinsamen Einverständniß aller drei Staats-Regierungen verfolgt und mit gemeinschaftlichen Kräften nach Innen und nach Außen möglichst von ihnen befördert werden. Um jedoch die Verhandlungen des Vereins, sowie die Verfolgung seiner Zwecke zu erleichtern, wird dessen Geschäftsführung von Einer der drei Staats-Regierungen nach einem noch näher zu bestimmenden Wechsel übernommen werden, welche nach Außen den Verein in allen Beziehungen vertritt und dessen Organ bildet, nach Innen aber die erforderlichen Kommunikationen unter den Vereins-Regierungen übernimmt. Nach dem Wunsche der beiden übrigen Staats-Regierungen hat die Staats-Regierung von Sachsen-Koburg und Gotha, von welcher die Initiative zur Bildung des Vereins ausgegangen ist, für die nächste Zeit diese Geschäftsführung übernommen. —

Fast ein Jahr hindurch blieb das Publikum über die Richtung der Linie in Zweifel. Zwei Ansichten standen sich gegenüber und fanden lebhafte Vertheidigung.

Nach der Einen (welche vorzugsweise Herr v. Nagler repräsentirte) sollte die Bahn von Halle aus über Mühlhausen, Wanfried und Eschwege nach Kassel und von da zur preußischen Rheinprovinz gehen; diese Bahn vermied (außer in Kurhessen, was nicht zu umgehen war) fremdes Territorium und fremde Postregale; sie blieb eine vorzugsweise Preußische Eisenbahn. — Die andere Ansicht fand eine kräftige Stütze in dem Interesse des obengedachten Thüringischen Eisenbahn-Vereins; diese Ansicht gewann die Oberhand, und die Folge davon war der Vertrag zwischen den Staaten Preußen, Kurhessen, Sachsen-Weimar-Eisenach und Sachsen-Koburg-Gotha vom 20. Dezember 1841, folgenden Inhalts:

Seine Majestät der König von Preußen, Seine Hoheit der Kurprinz und Mitregent von Hessen, Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Sachsen-Weimar-Eisenach und Seine Herzogliche Durchlaucht der Herzog zu Sachsen-Koburg-Gotha, von dem Wunsche beseelt, Allerhöchst und Höchst Ihren Unterthanen die Vortheile zuzuwenden, welche sich von einer Verbindung Höchst Ihrer Staatsgebiete vermittelst der Anlegung für die Belebung und Beförderung des gegenseitigen Verkehrs erwarten lassen, haben Behufs einer Vereinigung über diesen Gegenstand und zum Zwecke der Feststellung der Verhältnisse, welche die Ausführung eines solchen Unternehmens nothwendig macht, Bevollmächtigte ernannt, welche über folgende Punkte übereingekommen sind:

Artikel 1.

Die Königl. Preußische, die Kurfürstl. Hessische, die Großherzogl. Sachsen-Weimarische und die Herzogl. Sachsen-Koburg-Gothaische Regierung erklären sich bereit, die Anlegung einer Eisenbahn von Halle in der Richtung auf Merseburg, Weißenfels und Naumburg hin, und weiter über Weimar, Erfurt, Gotha, Eisenach, Rothenburg nach Kassel, und von letzterem Orte zum Anschlusse an die in der Vorbereitung begriffenen Bahn von Minden nach Köln innerhalb ihrer Staatsgebiete zuzulassen und zu befördern.

Die Königl. Preußische und die Kurfürstl. Hessische Regierung behalten sich vor, sich darüber näher zu verständigen, wie die Bahn von Kassel aus auf eine angemes-

sene Weise mit der oben gedachten Bahn von Minden nach Köln oder mit einer andern nach dem Niederrhein zu führenden Eisenbahn in unmittelbare Verbindung gebracht werden soll.

Artikel 2.

Die vorstehend bezeichnete Eisenbahn soll in einer ununterbrochenen, so geraden Richtung geführt werden, als die Terrain- und Verkehrsverhältnisse solches zulassen.

Die Hohen kontrahirenden Regierungen verpflichten sich, dafür Sorge zu tragen, daß die Spurweite für diese Bahn mit der auf preußischen Bahnen angenommenen Spurweite von 4 Fuß 8½ Zoll englischen Maaßes im Lichten der Schienen in Uebereinstimmung gebracht und erhalten werde, sowie sie auch, soweit thunlich, auf übereinstimmende Konstruktions-Verhältnisse und gleichmäßige Länge der Stationen Bedacht nehmen werden.

Artikel 3.

Es bleibt einer jeden der Hohen kontrahirenden Regierungen überlassen, innerhalb ihres Gebietes die Ausführung der Bahn entweder selbst zu übernehmen oder Privat-Unternehmer dafür zu konzessioniren.

Artikel 4.

Die Hohen kontrahirenden Regierungen werden vor Ertheilung der Konzessionen über den Inhalt derselben sich gegenseitig verständigen, damit solche möglichst in Uebereinstimmung gebracht werden. Dabei sollen die Bestimmungen des Königl. Preußischen Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 auch für die Bahnstrecken in dem Kurfürstlichen, Großherzoglichen und Herzoglichen Gebiete in soweit zum Grunde gelegt werden, als nicht die Verschiedenheit der in den einzelnen Staaten bestehenden Gesetzgebungen oder besondern Verhältnisse bei Aufbringung der Baufonds eine Abweichung davon nothwendig machen.

Artikel 5.

Um die zur Aufrechthaltung der Ordnung und Sicherheit bei dem Betriebe zu treffenden Vorkehrungen und Anordnungen in Uebereinstimmung zu bringen, werden die Hohen kontrahirenden Regierungen eine gegenseitige Verständigung hierüber treffen, sowie überhaupt darauf Bedacht nehmen, für die Eisenbahn in ihrer ganzen Ausdehnung ein gemeinschaftliches Bahnpolizei-Reglement einzuführen.

Artikel 6.

Damit eine, dem Zwecke der Eisenbahn entsprechende Benutzung derselben gesichert werde, werden die Hohen kontrahirenden Regierungen dafür Sorge tragen, daß täglich wenigstens Einmal von jedem der Endpunkte der Bahn, also von Halle und von dem Anschlußpunkte an die Minden-Kölner Bahn, ohne Aufenthalt auf den Stationen, so weit solcher nicht durch die Natur des Betriebes bedingt wird, eine zusammenhängende Beförderung bis zum entgegengesetzten Endpunkte der Bahn Statt findet. —

Sie ertheilen sich daher gegenseitig die Zusicherung, den Plan für die Fahrten auf der Bahn mit Rücksicht auf diesen Zweck nur nach vorhergegangener Verständigung festzusetzen, und werden demgemäß, sofern die Bahn durch Privat-Unternehmer ausgeführt wird, sich die entsprechende Einwirkung auf die Anordnung und Aenderung der Fahrten vorbehalten.

Artikel 7.

Zwischen den gegenseitigen Unterthanen soll sowohl bei Feststellung der Beförderungspreise als der Zeit der Abfertigung kein Unterschied gemacht werden, namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen in das Gebiet des andern Staats übergehenden Transporte, weder in Beziehung auf die Beförderungspreise, noch rücksichtlich

der Abfertigung, ungünstiger behandelt werden, als die aus den betreffenden Staaten abgehenden oder darin verbleibenden Transporte.

Artikel 8.

Die Hohen kontrahirenden Regierungen verpflichten sich, Anstalten zu treffen und die Eisenbahn-Unternehmer anzuhalten, daß für die auf der Eisenbahn von Halle nach Kassel und von dort weiter, sowie in entgegengesetzter Richtung, zu befördernden Transporte von Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungs-Bedürfnissen, sowie von Militär-Effekten jeglicher Art, nöthigenfalls auch außerordentliche Fahrten eingerichtet, und für dergleichen Transporte nicht blos die unter gewöhnlichen Umständen bei den Fahrten zur Anwendung kommenden, sondern die sonst noch vorhandenen Transportmittel benutzt werden.

Den Militär-Verwaltungen der Hohen kontrahirenden Staaten wird gegenseitig die Befugniß vorbehalten, sich zu dergleichen Transporten eigener Transport- und Dampfwagen zu bedienen. — In solchen Fällen wird an die Eisenbahn-Unternehmer außer der Erstattung der Feuerungskosten nur ein mäßiges Bahngeld gewährt. — Findet daneben noch die Benutzung der Transportmittel der Eisenbahn-Unternehmung Statt, so wird dieselbe nach billig-mäßigen Sätzen besonders vergütet. — Auch wollen die Hohen kontrahirenden Regierungen darauf hinwirken, daß von den Eisenbahn-Unternehmern eine Anzahl von Transport-Fahrzeugen so eingerichtet werde, um nöthigenfalls auch zum Transporte von Pferden benutzt werden zu können, sowie dieselben ferner darauf Bedacht nehmen werden, daß von den Unternehmern eine Anzahl von Wagen in einer Länge von 12 Fuß zum Gebrauche bei der Absendung der Militär-Effekten bereit gehalten werde. — Rücksichtlich der Beförderungspreise für Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungs-Bedürfnisse, sowie Militär-Effekten jeglicher Art, soll kein Unterschied zwischen den Militär-Verwaltungen der kontrahirenden Staaten gemacht und von keiner derselben ein höherer Preis gefordert werden, als derjenige, welchen jede Regierung für ihre eigenen Transporte der gedachten Art an die Unternehmer der in ihrem Gebiete belegenen Bahnstrecke zu entrichten hat.

Die Bestimmungen der bestehenden Etappen-Konventionen finden auch in allen denjenigen Fällen unverändert Anwendung, wo die Militär-Verwaltungen es für angemessen erachten, sich der Eisenbahn zur Beförderung der Truppen zu bedienen.

Artikel 9.

Die Hohen kontrahirenden Regierungen erklären sich bereit, unbeschadet der zwischen dem Königl. Preußischen Post-Departement und der Fürstl. Thurn- und Taxisschen General-Post-Direktion vertragsmäßig bestehenden gegenseitigen Rechte und Verbindlichkeiten, die Unternehmer der in ihren Gebieten belegenen Strecken der in Rede stehenden Bahn zu verpflichten:

1) den Betrieb, so weit die Natur desselben solches gestattet, in die nothwendige Uebereinstimmung mit den Bedürfnissen der Post-Verwaltung zu bringen;
2) den Transport der Briefe, Gelder und Postgüter und der dazu erforderlichen Postwagen, in soweit nicht in den einzelnen Staaten für deren eigene Posten den Unternehmern die unentgeltliche Beförderung obliegt, gegen Entrichtung der niedrigsten Frachtpreise zu übernehmen und dazu die nöthigen Einrichtungen zu treffen;
3) der Post-Verwaltung, um dieselbe in den Stand zu setzen, sich der Eisenbahn zur Briefbeförderung bei Tag und Nacht ununterbrochen bedienen zu können, die Befugniß einzuräumen, so weit dieses in Betreff des Briefpostdienstes nöthig werden sollte, sich entweder der Betriebsmittel der Unternehmer außer der gewöhnlichen Fahrzeit zur Postbeförderung auf der Eisenbahn gegen angemessene

Entschädigung zu bedienen, oder die Bahn selbst mit eigenen Betriebsmitteln gegen Entrichtung eines nach Maaßgabe der §§. 29, 30 und 31 des preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 zu berechnenden Bahngeldes und gegen Vergütung des durch Nachtfahrten etwa erwachsenden höhern Aufwandes zu benutzen. Die Feststellung der zur Erreichung des vorstehend bezeichneten Zweckes erforderlichen Einrichtungen und Bestimmungen zwischen den verschiedenen Post-Verwaltungen bleibt einer näheren Vereinbarung vorbehalten.

Artikel 10.

Die Hohen kontrahirenden Regierungen werden dahin wirken, daß von der im Artikel 1 bezeichneten Eisenbahn eine Eisenbahn-Verbindung durch den Eisenachschen Kreis des Großherzogthums Sachsen-Weimar über Meiningen, Hildburghausen, Koburg in der Richtung nach Bamberg hin hergestellt werde. Auch verpflichtet sich die Kurfürstlich-Hessische Regierung, bis zur Beendigung des Baues der Bahn von Koburg nach Kassel, von letzterem Orte aus eine Eisenbahn nach Karlshafen auszuführen. —

Artikel 11.

Die Kurfürstl. Hessische Regierung ertheilt die Zusicherung, eine Eisenbahn von Kassel nach Frankfurt a. M. und somit eine Verbindung der im Artikel 1 bezeichneten Bahn nach letztgedachtem Orte zu befördern.

Artikel 12.

Für die Transporte der im Artikel 10 und 11 genannten Eisenbahnen, sowie anderer, künftig etwa herzustellenden Abzweigungen, wird die Aufnahme und — so weit thunlich — ununterbrochene Beförderung auf der im Artikel 1 bezeichneten Bahn, unter Vorbehalt der Gegenseitigkeit, hiermit zugesichert.

Artikel 13.

Die Hohen kontrahirenden Regierungen verpflichten sich, darauf ein wachsames Auge zu haben, daß auf den Bahnhöfen oder in den zur Eisenbahn gehörigen Gebäuden weder Spielbänke angelegt, noch überhaupt daselbst Hazardspiele irgend einer Art geduldet werden.

Artikel 14.

Gegenwärtiger Vertrag soll zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt und die Auswechselung der darüber auszufertigenden Ratifikations-Urkunden sobald als möglich, spätestens aber binnen vier Wochen, bewirkt werden. Zu Urkund dessen ist derselbe von den gegenseitigen Bevollmächtigten vollzogen und besiegelt worden.

So geschehen Berlin, den 20. Dezember 1841.

Unterm 2. Februar 1842 wurde hierauf von der Großherzogl. Sachsen-Weimarischen Regierung folgendes Expropriations-Gesetz erlassen:

## I. Allgemeine Bestimmungen.

§. 1.

Gestattung der Anlage. Bekanntmachung deshalb.

Die Anlegung einer Eisenbahn im Großherzogthum bedarf Unserer ausdrücklichen Genehmigung, es möge nun die Bahn auf Staatskosten oder als Privat-Unternehmen hergestellt werden.

Sobald diese Genehmigung erfolgt oder die Berechtigung zu einer solchen Anlage ertheilt worden ist, hat Unser Staats-Ministerium in dem Regierungsblatte eine Bekanntmachung deshalb zu erlassen, in welcher der Plan und die Richtung des

Bahnbaues möglichst genau bestimmt, auch der Zeitraum, innerhalb dessen die Anlage zur Ausführung kommen soll, angegeben wird.

Die später für nothwendig oder für zweckmäßig erkannten Abänderungen des ersten Planes bedürfen ebenfalls Unserer Genehmigung und sind in derselben Weise bekannt zu machen.

§. 2.

Ernennung eines Kommissars.

Gleichzeitig mit jener ersten Bekanntmachung wird zu den Verhandlungen, welche wegen der Abtretung, Benutzung oder Belastung von Grundeigenthum und wegen der Aufgabe damit zusammenhängender Rechte zum Behufe der Eisenbahnanlage und der künftig nöthig werdenden Aenderungen oder Erweiterungen derselben, sowie wegen der deshalb zu ermittelnden und festzustellenden Entschädigung, nothwendig sind, in jedem betroffenen Kreise ein besonderer Kommissar von Uns erwählt und öffentlich benannt werden.

Diesem Kommissar sind die nöthigen Protokollführer und Hülfsarbeiter beizugeben.

## II. Von der Abtretung, Benutzung oder Belastung des Grundeigenthums und der Aufgabe anderer Rechte.

§. 3.

1) Verpflichtung.

a. Zur Abtretung von Grundeigenthum.

Ist die Bekanntmachung (§. 1) erfolgt, so darf dem Unternehmer der Eisenbahn die zu der planmäßigen Ausführung und Unterhaltung, sowie zu den künftig nöthig werdenden Aenderungen oder Erweiterungen derselben erforderliche Abtretung von öffentlichem und von Privat-Eigenthum nebst den darauf befindlichen Gebäuden und andern Zubehörungen, sowie von andern Rechten und Gerechtigkeiten, nicht versagt werden, weder für die Bahn selbst, noch für die dazu nothwendigen Werke, Anlagen und Einrichtungen.

Gesetzliche, richterliche, vertragsmäßige oder letztwillige Veräußerungsverbote oder Beschränkungen stehen der Abtretung, welche in Anwendung dieses Gesetzes erzwungen werden darf, nicht entgegen.

§. 4.

b. Zur Gestattung einer Benutzung oder Belastung.

a. Von demselben Zeitpunkte an (§. 3) ist dem Unternehmer gleichmäßig gestattet, Grundeigenthum sammt den darauf befindlichen Gebäuden und anderen Zubehörungen, sowie andere Rechte und Gerechtigkeiten, für die Eisenbahn und für die dazu gehörenden Werke, Anlagen und Einrichtungen zu benutzen oder mit Dienstbarkeit zu belasten.

b. Eine vorübergehende Benutzung oder Belastung aber darf nur für die erste Ausführung der Bahn, einschließlich der dazu gehörigen Werke, Anlagen und Einrichtungen, gefordert werden, und auch dann nur auf die Dauer von längstens drei Jahren.

Nach Ablauf dieser drei Jahre ist der Eigenthümer des Grundstücks, dessen Benutzung für die Bahn noch länger in Anspruch genommen wird, berechtigt, die eigenthümliche Uebernahme desselben von Seiten des Unternehmers zu verlangen.

Eine Verpflichtung, Wohn- oder Wirthschaftsgebäude nur vorübergehend zu Zwecken der Eisenbahn zu überlassen, findet überall nicht, bei Grundstücken aber in dem Falle nicht Statt, wenn deren Beschaffenheit wesentlich und bleibend verändert werden sollte.

§. 5.

Umfang dieser Verpflichtung.

a. Ueberhaupt.

Das Recht, Abtretungen zu verlangen, erstreckt sich auf Grundstücke, welche erforderlich sind:

1) zu der Bahn selbst, zu deren Einfriedigung und Sicherstellung, zu den Ausweichstellen, Auffahrten und Abfahrten, zu den Aufseher- und Wärterwohnungen;
2) zu den Bahnhöfen, den Stationsplätzen und überhaupt allen, dem zweckmäßigen und guten Transportbetriebe dienenden Einrichtungen;
3) zu der Unterbringung oder Gewinnung von Erde, Sand, Schutt, Steinen, in sofern deshalb die vorübergehende Benutzung der Grundstücke (§. 4) nicht für hinreichend oder nicht für zulässig erkannt wird;
4) zu den in dem öffentlichen Interesse, in Folge der Eisenbahnanlage, herzustellenden Straßen, Wegen, Brücken und Einrichtungen;
5) zu den Straßen, Wegen, Brücken und Anlagen, welche die Verbindung oder Vereinigung der Bahnhöfe mit Städten oder andern Ortschaften bezwecken.

Wenn der Unternehmer ein abgetretenes Grundstück ganz oder zum Theil binnen Jahresfrist, nach Eröffnung der Bahn, weder zu dieser selbst, noch zu den Zubehörungen derselben verwendet oder solches wohl gar an Dritte zu Privatzwecken wieder zu veräußern beabsichtigt, sollen der ursprüngliche Eigenthümer oder dessen Erben das Wiederankaufsrecht gegen verhältnißmäßige Erfüllung der Leistungen, welche bei der Expropriation eingetreten waren, ausüben können und zu diesem Zwecke der Unternehmer dem ursprünglichen Eigenthümer die Zurücknahme des fraglichen Grundstücks anbieten.

Wird die Berechtigung auf Abtretung für den unter Nr. 5 bezeichneten Zweck einer Gemeinde (Stadt- oder Dorfgemeinde) oder einer Privatperson von Uns verstattet, so ist ebenfalls nach gegenwärtigem besondern Gesetze, nicht nach dem Nachtrage zu dem allgemeinen Regulative über den Bau, die Besserung und die Unterhaltung der Straßen vom 5. Februar 1836 (Regierungsblatt vom Jahre 1836, S. 105) zu verfahren.

§. 6.

b. Wenn nur Theile eines Ganzen in Anspruch genommen werden.

Wenn nur Theile eines Vermögensgegenstandes in Anspruch genommen werden, darf dessen Eigenthümer die Abnahme des Ganzen in folgenden Fällen verlangen:

1) wenn ein Gebäude theilweise abgetreten werden soll;
2) wenn ein zu einem Gebäude gehöriger und unmittelbar daneben gelegener Garten oder Hofraum oder anderer, den Bewohnern des Gebäudes vorzugsweise nutzbarer Platz ganz oder auch nur theilweise Gegenstand des Anspruches ist;
3) wenn dieser Anspruch auf Eins von mehreren zu demselben Gewerbs- oder landwirthschaftlichen Betriebe gehörenden oder zu einer andern gemeinschaftlichen Benutzung bestimmten Gebäuden oder einen dazu gehörigen Platz gerichtet ist

und durch Absonderung des angesprochenen Theiles die Fortsetzung des Betriebes oder der bisherigen Benutzung unmöglich machen würde;

4) wenn bei der Abtretung eines Theiles von andern, unter 1), 2) und 3) nicht begriffenen Grundstücken der übrig bleibende Theil nicht über einen Viertel-Acker weimarischen Maaßes beträgt und nach dem Urtheile Sachverständiger (§. 26) von dem bisherigen Eigenthümer zweckmäßig nicht mehr benutzt werden kann;

5) wenn durch Abtretung einer Berechtigung das Grundeigenthum, zu dessen Vortheil sie besteht, für seine Bestimmung unbrauchbar wird.

§. 7.

c. Mit vorläufiger Beschränkung des Eigenthums.

Beabsichtigt ein Eisenbahn-Unternehmer, auf Grund des von Unserm Staats-Ministerium bekannt gemachten Planes, Grundeigenthum oder Gerechtsame zum Zwecke des Bahnenbaues zu erwerben oder zu benutzen, so darf er seine Absicht, mit gleichzeitiger Benachrichtigung des Kommissars (§. 2), bei dem Gerichte der gelegenen Sache zur Anzeige bringen, damit es den Eigenthümern und Inhabern der in Anspruch genommenen Gegenstände vorläufig bekannt gemacht, auch für den Fall etwaiger Besitzveränderungen innerhalb des nächsten Jahres (§. 8) gerichtlich vorgemerkt werde. Mit einer solchen Anzeige hat der Unternehmer, wenn er nicht selbst in demselben Kreise wohnt, die Bestellung und genügende Rechtfertigung eines hier wohnenden Bevollmächtigten zu verbinden.

§. 8.

Ist eine derartige Anzeige (§. 7) geschehen, so darf innerhalb eines Jahres, ohne Zustimmung des Eisenbahn-Unternehmers oder seines Bevollmächtigten, auf dem in Anspruch genommenen Grundstücke weder ein Neubau begonnen oder fortgesetzt, noch eine andere, die dereinstige Entschädigungsforderung erhöhende Maaßregel getroffen werden. Diese Beschränkung des Eigenthums gilt auch von der gewöhnlichen Feldbestellung — Bestellung des Grundstücks.

§. 9.

Die aufgelegte Beschränkung (§. 8) fällt weg, wenn das Jahr verlaufen und die Abtretung unentschieden geblieben ist. Eine wiederholte Beschränkung findet nicht Statt.

## III. Von der Entschädigung für die Abtretung des Grundeigenthums und die Aufgabe anderer Rechte.

§ 10.

Recht auf Entschädigung.

Ein Jeder, welcher, nach Maaßgabe des gegenwärtigen Gesetzes, Grundeigenthum sammt Zubehör oder andere Rechte und Gerechtigkeiten abtreten, die Benutzung oder Belastung des Grundeigenthums gestatten oder der freien Verfügung über dasselbe (§. 8) sich enthalten muß, darf für alle daraus entstehende Vermögensnachtheile vollständige Entschädigung verlangen. Darunter ist insonderheit Ersatz des vollen Werthes zu verstehen, welchen der in Frage kommende Gegenstand nach den ortsüblichen Preisen zur Zeit der Abtretung und Ueberlassung hat, sammt allem Schaden, welcher dem Eigenthümer in Beziehung auf Lage, Nahrung oder Gewerbsbestimmung, auf unvorhergesehene Unterbrechung des Besitzstandes, auf andere Verhältnisse, auf eintretende Werthsverminderung des etwa übrig bleibenden Theiles erwächst. Rücksichtlich der einstweiligen Benutzung eines Grundstücks und der dafür zu leistenden

Entschädigung sind die ortsüblichen Pachtpreise zum Grunde zu legen, jedoch auch mit Berücksichtigung des besondern Nachtheils, welcher für den Eigenthümer nach seinen Verhältnissen aus dieser Benutzung entsteht.

Bei Gebäuden und andern Anlagen, welche, ihrer Lage und Einrichtung nach, zum Vergnügen des Eigenthümers gereichen und eigens zu diesem Behufe eingerichtet worden sind, ist der Verlust des Gebrauchs zu diesem Zwecke mit als Gegenstand der Entschädigung anzusehen, und es muß darauf, wenn der Eigenthümer es verlangt, bei Bestimmung der Entschädigung nach billigem Ermessen mit Rücksicht genommen werden, sofern nicht aus der Oertlichkeit hervorgeht, daß der Eigenthümer durch Verwendung der ihm für das Gebäude oder Grundstück, ihrer Würdigung nach, zu gewährenden Abtretungssumme, sich dieselbe Annehmlichkeit auf einem andern Platze zu verschaffen im Stande ist.

§. 11.
Pretium affectionis und Werthserhöhung durch die Eisenbahn selbst.

Das sogenannte pretium affectionis, so wie Vortheile, welche erst durch die von dem Unternehmer der Eisenbahn beabsichtigte Anlage und den Bau derselben für das zu veräußernde oder zu benutzende Grundstück entstehen, sind bei der Entschädigung nicht mit in Anschlag zu bringen. Aber eben so wenig kommt bei theilweiser Abtretung die Werthserhöhung, welche für den zurückbleibenden Theil durch die Anlage etwa mittelbar oder unmittelbar entsteht, bei der Entschädigung für den abzutretenden Theil in Auf- und Abrechnung.

§. 12.
Andere Beschränkungen.

Wird der vorläufigen Anzeige und der Bestimmung im §. 8 zuwider gehandelt, so ist die daraus entstehende Entschädigungsforderung, wenn die angezeigte Absicht des Unternehmers zur Ausführung kommt, nur in so weit zu berücksichtigen, als jene Handlung den Werth des in Anspruch genommenen Gegenstandes für die Eisenbahnanlage selbst erhöht hat. Dagegen gebührt, auch wenn die angezeigte Absicht nicht zur Ausführung kommt, den Betheiligten vollkommene Entschädigung wegen aller Vermögensnachtheile, welche die herbeigeführte Beschränkung (§. 8) ihnen verursacht hat.

§. 13.
Zeit der Entschädigung.

Die Entschädigung, welche für die Abtretung eines Grundstücks, die Aufgabe eines Rechtes, die Einräumung einer Befugniß verlangt werden darf, ist vor der Abtretung, Aufgabe oder Einräumung zu leisten, nur mit folgenden Ausnahmen und näheren Bestimmungen:

1) Ist ein unwiederbringlicher Nachtheil mit dem Verzuge verbunden, worüber Unser Kommissar und in zweiter Instanz Unsere Landesdirektion zu entscheiden hat, so darf der Eisenbahnunternehmer fordern, daß ihm der in Anspruch genommene Gegenstand schon vor erfolgter Ausmittelung des Entschädigungsbetrages überwiesen werde. Es ist aber in einem solchen Falle das Verfahren zur Ermittelung der Entschädigung sofort einzuleiten und ohne allen Verzug — in der Regel binnen sechs Wochen — zu beendigen, auch dem Entschädigungsbetrage die Verzinsung mit Vier vom Hundert jährlich, vom Tage der geschehenen Ueberweisung an, hinzuzufügen.

2) Dieselbe Bestimmung wegen sofortiger Ueberlassung findet alsdann Anwendung, wenn die Benutzung oder Belastung fremden Eigenthumes für einen vorübergehenden Zeitraum in Anspruch genommen wird und der Entschädigungsbetrag sich vorher mit Gewißheit gar nicht ausmitteln läßt. Erstreckt sich aber dieser Zeitraum über die Dauer eines halben Jahres hinaus, so darf der Entschädigungsberechtigte verlangen, daß sogleich nach Ablauf eines jeden Halbjahres, in welchem das zur Schadloshaltung verpflichtende Verhältniß Statt gefunden hat, die Feststellung und Zahlbarmachung der Entschädigung erfolge.

3) Diese Vorschrift tritt besonders auch dann in Wirksamkeit, wenn es erforderlich ist, einstweilen einen Weg über fremdes Grundeigenthum zu leiten, oder Material zur Eisenbahnanlage in fremdem Grundeigenthume zu gewinnen.

§. 14.

Wenn Grundstücke, welche zum Zwecke der Eisenbahnanlage abgetreten, mit Dienstbarkeiten beschwert oder vorübergehend benutzt werden, verpachtet sind und die Folgen der Abtretung, Beschwerung oder eingeräumten Benutzung zunächst den Pächter treffen, so gebühren diesem, dem Pächter, in soweit der Pachtvertrag nicht ein Anderes bestimmt, für die Dauer seiner Pachtzeit diejenigen Einkünfte, welche der Verpachter, sei es durch Vergleichung oder durch gesetzliche Feststellung, als Entschädigung erwirbt.

Hiernach hat der Pächter lediglich zu erhalten:

a. die für die vorübergehende Benutzung eines verpachteten Grundstücks erfolgende Entschädigung in soweit, als dieselbe für die entbehrte oder beschränkte Nutzung während der Pachtzeit bezahlt wird;

b. von dem für die Abtretung oder immerwährende Benutzung des Pachtgegenstandes erlangten Entschädigungskapitale die Zinsen zu $3\frac{1}{2}$ Prozent auf das Jahr.

Dem Pächter steht wegen dieser Befugnisse ein Anspruch auf Befriedigung oder Sicherstellung gegen den Verpächter zu, nicht gegen den Eisenbahnunternehmer oder die Eisenbahnverwaltung. Wird aber der ganze Gegenstand einer Pachtung in Anspruch genommen, entweder, weil er ganz dazu nöthig ist, oder in Folge der Bestimmung im §. 6, so ist der Pachtvertrag als aufgelöst zu betrachten. Dem Pächter gebührt jedoch in diesem Falle eine billige, von dem Kommissar zu bestimmende und von dem Unternehmer der Eisenbahn zu leistende Entschädigung für den von ihm nachzuweisenden, aus der früheren Aufhebung der Pachtung für ihn hervorgehenden Schaden.

§. 15.

Ein jeder an Straßen, Wegen und Brücken den Gemeinden oder Privaten erweislich durch die Schuld des Unternehmers zugefügte Schaden muß, nach vorheriger Ermittelung des Antrags durch den Kommissar, von dem Unternehmer vergütet werden, mit Ausnahme des Falles, wo von letzterem Wegegeld oder Brückengeld von Seiten der Besitzer erhoben worden ist.

Auch hat der Unternehmer die für ungestörte Kommunikation von beiden Seiten der Bahn nöthigen Brücken, Durchgänge, Wasserzüge, Untergänge und Treiben (Uebertriftungen) auf seine Kosten herzustellen, und sofern sie sich im Bereiche der Eisenbahn befinden, oder sofern und soweit den Betheiligten daraus eine neue oder erhöhte Belästigung erwächst, zu unterhalten. Gleiche Verbindlichkeit liegt ihm auch ob, rücksichtlich aller und jeder Umstellungen, welche in Folge der Eisenbahnanlage für die öffentliche Sicherheit und Sicherheit des Einzelnen nöthig sind.

## IV. Von dem Verfahren und der Entscheidung, um die Abtretungen u. s. w. und die Entschädigungen festzustellen.

§. 16.

### 1) Frage über die Abtretung u. s. w.

a. Versuch zur Güte.

In jedem einzelnen Falle ist die Frage, ob und in welchem Umfange die Abtretung, Benutzung oder Belastung des Grundeigenthums sammt Zubehör, oder die Aufgabe anderer Rechte nach Maaßgabe des bekanntgemachten Planes Statt finden soll, wo möglich durch eine gütliche Vereinbarung zu erledigen. Auf den Antrag des Unternehmers und unter Theilnahme desselben hat Unser Kommissar (§. 2) eine solche Vereinbarung mit sämmtlichen Betheiligten oder in besonderer Unterhandlung mit den einzelnen zu versuchen, auch diesen Versuch nach Befinden darauf zu erstrecken, daß die weitere Frage über die Entschädigung (§. 10 u. ff.) gleichzeitig und umfassend (§. 24 a. E.) mit abgethan werde.

§. 17.

b. Entscheidung.

Kommt eine gütliche Vereinbarung über jene erste Frage (§. 16) nicht zu Stande, so hat Unser Kommissar zunächst über dieselbe allein zu entscheiden, wenn zuvor die Betheiligten, so weit es nicht schon bei dem Güteversuche vollständig geschehen ist, mit ihrer Erklärung und ihren Einwendungen gehört worden sind. Gegen den Ausspruch des Kommissars findet eine Berufung an Unsere Landesdirektion Statt, welche jedoch, vorbehaltlich neuer Gründe im Laufe des Baues selbst, an die Nothfrist von 10 Tagen, von Zeit der eröffneten kommissarischen Entscheidung an, gebunden ist.

§. 18.

### 2) Frage über die Entschädigung.

Sobald es feststeht, daß und wo eine Abtretung, Benutzung oder Belastung des Grundeigenthums oder die Aufgabe anderer Rechte eintreten muß, hat Unser Kommissar weiter zu versuchen, ob sich nicht die Ansprüche auf Entschädigung überhaupt und der Betrag der zu leistenden Entschädigung im Wege der Güte feststellen lasse, wenn und soweit dieses nicht bereits in dem ersten Theile der von ihm einzuleitenden Verhandlungen (§. 16) hat geschehen können. Auch ist über diejenigen Ansprüche, bei welchen dieser Versuch zur Güte ohne den beabsichtigten Erfolg bleibt, eine kommissarische Entscheidung vorzubereiten und zu begründen.

§. 19.

### Aufforderung der Betheiligten.

Zu diesem Zwecke hat der Kommissar 1) vor allen Dingen das Verzeichniß der durch die Eisenbahn betroffenen Grundstücke und der darauf haftenden Rechte, durch beglaubigte Auszüge aus dem Kataster, zu vervollständigen und sodann 2) alle Diejenigen, welche eine Entschädigung in Anspruch nehmen zu dürfen meinen, zur Angabe und Klarmachung ihrer Ansprüche aufzufordern. Ausgenommen hiervon sind nur solche Betheiligte, mit welchen ein Abtretungs- und Entschädigungsvertrag bereits erschöpfend und bindend zu Stande gebracht worden ist.

§. 20.

### Durch eine Vorladung.

Die Aufforderung (§. 19) geschieht mittelst einer öffentlich bekannt zu machen-

den Vorladung, welche außerdem an die dem Kommissar aus dem ersten Theile seiner Verhandlung und aus dem Kataster bekannten, nicht ausgenommenen (§§. 16, 17 und 19) Interessenten durch die Vermittelung ihrer Gerichtsobrigkeit besonders zu richten ist. Die letzteren, schon bekannten Interessenten werden unter der Verwarnung vorgeladen, daß bei ihrem Ausbleiben und dessenungeachtet mit der Expropriation, nach Befinden gegen die von dem Eisenbahn-Unternehmer dargebotene Entschädigung, werde verfahren werden; die übrigen, nicht bekannten Interessenten aber sind mit dem Verluste ihrer nicht angemeldeten Rechte und Entschädigungsansprüche zu bedrohen.

Späterhin durch die Bahnanlage erst entstehende Entschädigungsansprüche werden durch dieses Verfahren nicht ausgeschlossen, sondern sind für sich wieder in gleicher Weise zu ermitteln und festzustellen.

§. 21.
Bekanntmachung derselben.

Die öffentliche Vorladung ist in allen untern Gerichtsstellen (Aemtern, Stadtgerichten, Patrimonialgerichten), deren Bezirke durch den beabsichtigten Bahnenzug und durch die damit zusammenhängenden Anlagen getroffen werden, anzuschlagen, auch in dem amtlichen Nachrichtsblatte des Kreises zu zwei verschiedenen Malen bekannt zu machen.

§. 22.
Ansetzung eines Termins.

In der Vorladung, der allgemeinen öffentlichen und der absonderlichen (§. 20), ist, unter Angabe des Zweckes und bezüglich unter genauer Bezeichnung der von der Eisenbahn getroffenen Gegenstände, ein Termin zur Verhandlung der Sache anzusetzen, und zwar nach Befinden und Ermessen des Kommissars von Bezirk zu Bezirk also getheilt, daß nicht muthmaßlich zu viele Ansprüche an einem Tage zur Anmeldung und Erörterung kommen, auch die Betheiligten rücksichtlich der Entfernung ihres Wohnortes von dem Orte der Verhandlung möglichst geschont werden.

Der Termin ist mindestens vier Wochen hinauszustellen, welche nicht vom Tage der Ausfertigung, sondern vom Tage der wirklich erscheinenden Bekanntmachung in dem öffentlichen Nachrichtsblatte zu berechnen sind.

Eines Ausschlußbescheides gegen die nicht angemeldeten Ansprüche bedarf es nicht.

§. 23.
Theilnahme des Unternehmers.

Der Eisenbahn-Unternehmer ist verpflichtet, persönlich oder durch einen genügend gerechtfertigten Bevollmächtigten an den Verhandlungen in dem Termine Theil zu nehmen. Er soll deshalb von der Ansetzung des Termins — wenigstens drei Wochen vorher — durch den Kommissar schriftlich benachrichtigt werden. Im Falle des Ausbleibens oder des nicht genügenden Erscheinens hat derselbe die sämmtlichen Kosten eines zweiten Termins sammt den Reise- und Zehrungskosten der wirklich Betheiligten zu tragen und zu ersetzen.

§. 24.
Verfahren im Termine.

In dem Termine hat der Kommissar jeden zur Anmeldung kommenden Entschädigungsanspruch durch Vernehmung der Betheiligten und durch Prüfung der Beweis-

mittel festzustellen und hieran einen, bezüglich wiederholten Güteversuch (§§. 17 u. 18) zu reihen.

Haften auf den abzutretenden Gegenständen ausdrückliche Hypotheken oder andere eingetragene oder vorgemerkte Rechte, worüber sich der Kommissar durch Benehmungen mit den Gerichtsstellen in Kenntniß zu setzen hat, so bedarf eine Vereinbarung über den Betrag der Entschädigung auch der Zustimmung der hypothekarischen Gläubiger, sofern dieselben nicht vollkommen befriedigt werden, und der übrigen Berechtigten.

Melden sich solche Berechtigte in dem anberaumten Termine nicht, so verlieren sie zwar ihre Ansprüche gegen den Eisenbahn-Unternehmer, nicht aber ihre Entschädigungsansprüche an den früheren Eigenthümer der abzutretenden Grundstücke.

§. 25.
Abschätzung.

In soweit eine gütliche Vereinbarung nicht erreicht wird, ist die zu leistende Entschädigung durch Abschätzung zu ermitteln.

§. 26.
Durch Sachverständige.

Die Abschätzung geschieht durch drei der Oertlichkeit und des abzuschätzenden Gegenstandes kundige Sachverständige. Das Justizamt des Bezirks, welchen die Eisenbahn berührt, hat nämlich dem Kommissar sechs Personen aus seinem Bezirke, und namentlich aus der Nähe der zu veranschlagenden Grundstücke, mit Ausschluß der Bewohner desjenigen Ortes, in dessen Flur die Grundstücke liegen, zu Taxatoren der Feldgrundstücke vorzuschlagen, um daraus drei auswählen zu können. Die etwa voraus nöthige Messung eines abzutretenden Grundstücks ist immer durch einen verpflichteten Feldmesser vorzunehmen.

§. 27.
Verpflichtung und Belehrung der Sachverständigen; Fragstücke.

Die gewählten Sachverständigen sind von dem Kommissar für das Geschäft besonders und eidlich zu verpflichten, auch über die Vorschriften des Gesetzes, vornämlich über die in dem gegebenen Falle einschlagenden Bestimmungen der §§. 10—14 genau zu verständigen, nach Befinden schriftlich zu belehren. Daneben darf der Kommissar verstatten, daß die Betheiligten besondere Fragstücke, über deren Zulässigkeit er jedoch, auf Grund des gegenwärtigen Gesetzes, voraus noch zu entscheiden hat, zur Beantwortung mit vorlegen.

§. 28.
Gutachten.

Jeder Sachverständige ist schuldig, sein Gutachten abgesondert und mit Gründen unterstützt dem Kommissar abzugeben, entweder schriftlich oder auf Erfordern des Kommissars mündlich zum Protokoll.

§. 29.
Verschiedenheit derselben.

Zeigt sich eine erhebliche Verschiedenheit in den Ansichten und Werthsangaben der Sachverständigen, so darf der Kommissar eine gemeinschaftliche weitere Berathung derselben anordnen, wobei von ihm auch Gutachten anderer bewährter Landwirthe,

Baugewerke u. s. w. zur Aufklärung der Sache beigebracht und zu geeigneter Berücksichtigung mit vorgelegt werden mögen.

§. 30.
Kommissarische Entscheidung.

Haben die drei Sachverständigen (§. 26) hierauf die Werthsangaben für jeden einzelnen Entschädigungsfall bestimmt zu den Akten erklärt, so ist von dem Kommissar, auf Grund dieser Verhandlungen und des aus jenen Angaben zu berechnenden Durchschnitts, die Entschädigung ihrem Betrage nach festzustellen und die hierüber getroffene Bestimmung den Entschädigungsberechtigten sowohl, als dem Eisenbahn-Unternehmer, zu eröffnen.

§. 31.
Berufung an die Landes-Direktion.

Bei dieser Feststellung hat es sein Bewenden, es wäre denn, daß von einem Betheiligten eine Nichtbeachtung des gegenwärtigen Gesetzes oder ein Rechnungsfehler geltend gemacht werden könnten, in welchem Falle gegen den Ausspruch des Kommissars binnen zehn Tagen, von der geschehenen Eröffnung an, Berufung an Unsere Landes-Direktion Statt findet, um nach Befinden eine Berichtigung des Rechnungsfehlers oder eine Wiederholung und Verbesserung des gesetzlichen Abschätzungsverfahrens zu erlangen.

§. 32.
Nachgelassener Rechtsweg.

Die Betretung des Rechtsweges — Klage vor den Justizbehörden, der kommissarischen Entscheidungen (§. 17 und §. 30) ungeachtet — ist nur auf Seiten der Entschädigungsberechtigten, und auch für diese nur in zwei Fällen zuläßig:

1) wenn der Eigenthümer eines theilweise in Anspruch genommenen Gegenstandes den ihm nach §. 6 etwa zustehenden Anspruch darauf, daß die Expropriation auf das Ganze erstreckt werde, gegen den Eisenbahn-Unternehmer verfolgen;
2) wenn sich der Berechtigte mit der von dem Kommissar festgesetzten Entschädigung (§. 30) nicht begnügen, sondern eine höhere ausführen will.

Die Erklärung, den Rechtsweg betreten zu wollen, tritt an die Stelle der nachgelassenen Berufung an die Landes-Direktion (§. 17 und §. 31), muß also ebenfalls binnen der zehntägigen Nothfrist ausgesprochen und sodann binnen einer zweiten Nothfrist von dreißig Tagen durch Anstellung der Klage bethätigt werden.

Der Kläger und der Beklagte haben in einem solchen Falle das Justizamt, in dessen Bezirke der fragliche Gegenstand gelegen ist, als das Gericht erster Instanz anzuerkennen.

Die nach den Vorschriften dieses Gesetzes vor der Verwaltungsbehörde aufgenommenen Ermittelungen können bei dem Prozesse als antizipirte Beweise in Betracht kommen.

Wird aber bei der gerichtlichen Ausführung die Abhörung von Sachverständigen, Werthschätzern und dergleichen erforderlich, so sind dieselben, wenn die Betheiligten sich über die Wahl nicht einigen können, von dem Prozeßgerichte auszuwählen.

Die Ausführung der Expropriation selbst in dem vom Kommissar bestimmten Umfange und gegen einstweilige Zahlung der von diesem bestimmten Summe kann durch die angekündigte Klage und Ausführung vor Gericht in keiner Weise aufgehalten werden.

## V. Von Auszahlung der Entschädigung.

### §. 33.
### Frist und Ort der Zahlung.

Die durch Vergleich oder Entscheidung festgestellte Entschädigungssumme ist von dem Eisenbahn-Unternehmer spätestens binnen vier Wochen, von Zeit des Vergleiches oder der geschehenen Eröffnung an, bei dem Gerichte der gelegenen Sache auszuzahlen.

Diese Gerichtsstelle ist deshalb durch den Kommissar von dem Gegenstande der Entschädigung, von dem Entschädigungsberechtigten und von dem Betrage der Entschädigungssumme zeitig in Kenntniß zu setzen.

### §. 34.
### Ueberweisung des Gegenstandes der Entschädigung.

Ist die Entschädigungssumme ausgezahlt (§. 33), so darf der Eisenbahn-Unternehmer verlangen, daß ihm der abzutretende Gegenstand — nöthigenfalls durch die Justizbehörde — überwiesen oder die in Anspruch genommene Benutzung oder Belastung fremden Eigenthumes zugestanden werde.

### §. 35.
### Berücksichtigung hypothekarischer Forderungen.

Haften auf einem ganz oder theilweise abgetretenen Grundstücke Forderungen, für welche mit gerichtlichem Konsense Hypothek bestellt ist, so hat das Gericht den Gläubiger von der Abtretung in Kenntniß zu setzen und ihm, wenn derselbe es verlangt, die Entschädigungssumme auszuzahlen, so weit sie den Betrag seiner Forderung nicht übersteigt.

### §. 36.
### Auszahlung an die Eigenthümer.

Die nach der Berichtigung der hypothekarischen Forderungen übrig bleibende Summe der Entschädigung, ingleichen die Entschädigungsgelder, welche der hypothekarische Gläubiger freigegeben hat, oder auf welchen eine gerichtliche Hypothek überhaupt nicht haftet, sind von dem Gerichte dem Eigenthümer unverzüglich auszuzahlen, sofern nicht etwa darauf von andern Gläubigern in rechtsgültiger Weise Beschlag gelegt worden ist. Nur bei unberücksichtigt gebliebenen Veräußerungsverboten (§. 3) findet eine Ausnahme hiervon in der Weise Statt, daß die Entschädigungssumme ganz an die Stelle des erwähnten Gegenstandes tritt, also auf Antrag des dadurch Berechtigten bei Gericht niederzulegen und verzinslich auszuleihen ist.

## VI. Von den Lasten und Abgaben der abzutretenden Grundstücke.

### §. 37.
### Uebergang auf den Eisenbahn-Unternehmer.

Steuern, Dienstbarkeiten, Erbzinsen, Lehngelder und andere dingliche Lasten gehen mit den abzutretenden Grundstücken auf den neuen Eigenthümer, den Eisenbahn-Unternehmer, über, jedoch in sofern, als die Lasten theilbar sind, bei theilweiser Abtretung nur in dem Verhältnisse des abzutretenden Theiles zu dem zurückbleibenden Theile.

Der Kommissar hat auch deshalb, unter Mitwirkung der Justizbehörde, das Nöthige einzuleiten.

§. 38.
Ablösung der mit der Eisenbahn-Anlage unvereinbaren Lasten.

Sind solche dingliche Lasten, welche auf dem abzutretenden Grundstücke haften, mit dem Zwecke der beabsichtigten Anlage nicht vereinbar, oder wird die Ablösung von den Berechtigten erlangt, so müssen sie von dem Eisenbahn-Unternehmer, durch vollständige Entschädigung des Berechtigten, abgelöst werden.

Die Entschädigungssumme ist durch das in gegenwärtigem Gesetze bestimmte Abschätzungsverfahren zu ermitteln.

## VII. Von den Kosten.

§. 39.
Verbindlichkeit zur Zahlung der Kosten.

Alle durch die Abtretung, Benutzung oder Belastung von Grundeigenthum nebst Zubehör zum Behufe einer Eisenbahnanlage und durch das Abschätzungsverfahren entstehende Kosten und Auslagen, mit Einschluß der vorkommenden Depositen-Gebühren, ingleichen die Diäten und Transportkosten für den zu bestellenden Kommissar und dessen nöthige Hülfsarbeiter, hat der Eisenbahn-Unternehmer zu tragen, sofern nicht, was die eigentlichen Sporteln betrifft, ihm eine Befreiung deshalb von Uns zugestanden wird, in welchem Falle diese außer Ansatz bleiben.

§. 40.
Ausnahmen.

Nur wenn der Entschädigungsberechtigte eine Berufung gegen die Verfügung des Kommissars eingewendet hat, welche für unbegründet erachtet werden muß, sind die Kosten ihm zuzuerkennen; und bei Betretung des Rechtsweges (§. 32) unterliegt auch der Kostenpunkt dem richterlichen Urtheile.

§. 41.
Berechnungsweise der Kosten.

Die Kosten und Auslagen sind nach dem Gesetze einer allgemeinen Sportel- und Gebührentaxe vom 1. Dezember 1840 anzusetzen und zu erheben.

Gegenwärtiges Gesetz ist durch das Regierungsblatt zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Urkundlich ist dieses Gesetz von Uns vollzogen und mit Unserm Großherzoglichen Staatssiegel bedruckt worden.

So geschehen und gegeben Weimar den 2. Februar 1842.

Diesem Gesetze folgte ein ähnliches unterm 28. April 1842 von der Herzoglich Sachsen-Gothaischen Regierung und war somit der Grunderwerb für die Bahnlinie sicher gestellt.

In Folge des angeführten Staatsvertrages vom 20. Dezember 1841 bildeten sich nun für die Bahnabtheilung von Halle bis zur Kurhessischen Grenze in jeder der neun Städte, welche auf dieser Bahnstrecke berührt werden, nämlich: Halle, Merseburg, Weißenfels, Naumburg, Apolda, Weimar, Erfurt, Gotha und Eisenach, kleinere Komités, welche sich alsdann am

26. März 1842 in einer zu Erfurt gehaltenen Versammlung vereinigten, um über die weitere Konstituirung der Gesellschaft zu berathen. Nach angehörtem Vortrage über das bisherige Wirken der Komités, wie über die Aufbringung des erforderlichen Anlagekapitals und die muthmaßliche Rentabilität der Bahn, wurde der Beschluß gefaßt, das Unternehmen mit allen Kräften fortzusetzen, zu welchem Ende an die Hohen Staats-Regierungen Anträge auf detaillirte Veranschlagungen gemacht und mit der Anmeldung des Vorhabens zugleich das Gesuch um Unterstützung Seitens der Hohen Gouvernements verbunden wurden. — Zu gleicher Zeit fand von Seiten der Aktionäre nach Stimmenmehrheit die Wahl eines Ausschusses Statt, welcher die fernere Leitung der Geschäfte zu besorgen hatte.

Im Ganzen wurden bis zu dieser Zeit etwa 557200 Thlr. gezeichnet; hiervon kamen auf Weimar, mit Apolda und Eisenach, 210000 Thlr., auf Halle (einschl. der von der Stadt gezeichneten 30000 Thlr.) 146200 Thlr., auf Naumburg 70000 Thlr., auf Erfurt 70000 Thlr., auf Weißenfels 31000 Thlr., auf Merseburg 30000 Thlr., wobei auf die von Gotha versprochene Unterstützung noch nicht Rücksicht genommen ist.

Zur weitern Betreibung der Angelegenheit waren im Namen der bei dem Unternehmen betheiligten preußischen Städte Deputirte nach Berlin geschickt, wo sie sich der huldreichsten Aufnahme beim Könige zu erfreuen hatten. Der Erfolg dieser Schritte war, daß der König die erbetene Vermessung und Veranschlagung des diesseitigen Territoriums von Halle bis zur kurhessischen Grenze auf Staatskosten vornehmen zu lassen bewilligte, im Fall auch die übrigen betheiligten Regierungen zu gleicher Betheiligung auf ihren Gebietstheilen sich verstehen würde.

Da nun von Seiten Weimars die Bereitwilligkeit zur Uebernahme der Vermessungskosten auf Staatsrechnung bereits ausgesprochen und von Seiten Gothas dasselbe in kurzer Zeit ebenfalls geschah, so wurden im März 1843 die Vorarbeiten begonnen und unter Leitung der von den betheiligten Regierungen hierzu gewählten Techniker ohne Unterbrechung fortgesetzt.

Die Resultate dieser Untersuchung waren folgende: In der ersten Abtheilung der Bahnlinie, von Halle bis an die weimarische Grenze bei Großheeringen, schienen die Fluthverhältnisse des Saalstroms dem Bau einer Eisenbahn Schwierigkeiten entgegenzustellen, allein es gelang, eine ganz bauwürdige Linie aufzufinden, wodurch auch bei Kösen die Anlegung eines Tunnels, welchen man früher für nöthig hielt, beseitigt wurde. In der zweiten Abtheilung, von Großheeringen über Weimar bis an die Grenze des Regierungsbezirks Erfurt, bestätigte sich zwar die Nothwendigkeit, zur Einhaltung der zulässigen Steigung einen Tunnel anzulegen, durch welchen der die Bahnlinie durchschneidende Höhenzug des Ettersberges durchbrochen wird, allein es ist ermittelt, daß dieser Tunnel nicht eine Länge von 550 Ruthen, wie die allgemeine Untersuchung vom Jahre 1840 besorgen ließ, sondern höchstens eine Länge von 280 Ruthen zu erhalten braucht. Die dritte Abtheilung, innerhalb des Regierungsbezirks Erfurt, und die vierte Abtheilung, innerhalb des Herzogthums Sachsen-Gotha, bieten eben so wenig erhebliche Schwierigkeiten dar

als die fünfte Abtheilung, von der herzogl. sachsen-gothaischen Grenze über Eisenach bis an die kurfürstl. hessische Grenze bei Großensee. Ueberall sind günstige Steigungs- und Krümmungs-Verhältnisse ohne unverhältnißmäßigen Kostenaufwand zu erlangen, namentlich ist auch die früher gehegte Besorgniß, daß bei der Einmündung der Hörsel in die Werra, bei dem Dorfe Hörsel, die Anlegung eines Tunnels erforderlich sei, durch die genaue Aufnahme des Thals widerlegt worden.

Im Herbste 1843 versammelte sich hierauf der Ausschuß der Thüringischen Bahn in Weimar, prüfte die Bauwürdigkeit der Linie nach den Kostenanschlägen, beschloß, auf das Unternehmen ferner einzugehen, und wiederholte bei den Staatsbehörden das Gesuch um Konzessions-Ertheilung, mit Zugeständniß einer, die Beibringung des Aktien-Kapitals begünstigenden Zinsengarantie. Nachdem von Seiten der Staats-Regierungen eine vorläufige Vereinbarung über die zu verwilligenden Bedingungen zu Stande gekommen war, versammelte sich der Ausschuß der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft am 20. Februar 1844 in Naumburg und glaubte bei seiner Berathung davon ausgehen zu müssen, daß die Absicht der Staats-Regierungen darauf gerichtet sein werde, statt einer Zinsengarantie sich mit dem vierten Theile des Baukapitals betheiligen zu wollen, mit dem Zugeständniß, daß der Staat auf die Zinsen so lange verzichtete, bis den übrigen Aktien 4 Prozent gewährt sind. Da der Kostenanschlag nur etwas über 9 Millionen Thaler betrug, so waren nach Abzug jenes vierten Theils nur 7 Millionen Thaler mittelst Privataktien aufzubringen, und schon überstiegen die eingegangenen Bestellungen auf Aktien das Vierfache dieses Bedarfs, so daß das Zustandekommen des Unternehmens in Bezug auf die Geldmittel gesichert war und dieses Geschäft abgeschlossen werden konnte; indessen beschloß der Ausschuß, die neun an der Bahn gelegenen Städte vorerst zu berücksichtigen, und theilte ihnen die Hälfte des beizubringenden Aktienkapitals, sonach 3½ Millionen Thaler Aktienbetheiligung zu. Zur allgemeinen Theilnahme verblieben alsdann noch ungefähr für 3½ Millionen Thaler Aktien, zu welcher Summe bereits so viele Anerbietungen vorlagen, daß voraussichtlich nur der geringste Theil berücksichtigt werden konnte.

Die während der Zeit zwischen den betheiligten Regierungen betriebenen Verhandlungen führten unterm 19. April 1844 zu nachstehendem Staatsvertrage zwischen Preußen, Sachsen-Weimar-Eisenach und Sachsen-Koburg und Gotha.

Nachdem die Königl. Preußische, die Großherzogl. Sachsen-Weimar-Eisenachische und die Herzogl. Sachsen-Koburg und Gothaische Regierung, mit Rücksicht auf den am 20. Dezember 1841 in Gemeinschaft mit der Kurfürstl. Hessischen Regierung abgeschlossenen Vertrag, die Herstellung einer Eisenbahn von Halle über Weimar und Gotha nach Kassel u. s. w. betreffend, Sich darüber vereinigt haben, den ihren Gebieten angehörigen Theil der oben erwähnten Eisenbahn von Halle bis gegen die Kurfürstlich Hessische Grenze bei Gerstungen mit gemeinsamer Betheiligung und Unterstützung durch eine dafür zu errichtende Aktien-Gesellschaft zur Ausführung bringen zu lassen, und nachdem auch von der Herzogl. Sachsen-Meiningenschen Regierung

die Zustimmung zur Durchführung dieser Eisenbahn durch das von der Bahnlinie berührte Herzogliche Gebiet bei Ober- und Unter-Neusulza erklärt worden ist, so haben zum Zwecke der nähern Verabredung über das gedachte Eisenbahn-Unternehmen zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von Preußen:
Allerhöchst Ihren Geheimen Ober-Finanz-Rath Adolf von Pommer-Esche, Ritter des Königlich Preußischen rothen Adlerordens dritter Klasse mit der Schleife, Komthur des Großherzoglich Sächsischen Hausordens vom weißen Falken, Komthur zweiter Klasse des Herzoglich Sachsen-Ernestinischen Hausordens ꝛc.;

Seine Königl. Hoheit der Großherzog von Sachsen-Weimar-Eisenach: Höchst Ihren Geheimen Staatsrath und Kammer-Präsidenten Karl Thon, Ritter des Großherzoglich Sächsischen Hausordens vom weißen Falken und des Königlich Preußischen rothen Adlerordens dritter Klasse ꝛc.;

Seine Herzogl. Durchlaucht der Herzog zu Sachsen-Koburg und Gotha: Höchst Ihren Minister-Residenten am Königl. Preußischen Hofe, den Obersten und Kammerherrn Otto Wilhelm Karl von Röder, Ritter des Königl. Preußischen rothen Adlerordens zweiter Klasse, Komthur erster Klasse des Herzoglich Sachsen-Ernestinischen Hausordens ꝛc.;

von welchen Bevollmächtigten, unter dem Vorbehalte der Ratifikation, folgender Vertrag abgeschlossen worden ist.

### Artikel 1.

Die Königl. Preußische, die Großherzogl. Sachsen-Weimar-Eisenachische und die Herzogl. Sachsen-Koburg und Gothaische Regierung sind übereingekommen, die Konzession zur Anlegung einer Eisenbahn, welche, an die Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahn sich unmittelbar anschließend, von Halle in der Richtung auf Merseburg, Weißenfels, Naumburg, Weimar, Erfurt, Gotha bis nach Eisenach führt und demnächst weiter bis gegen die Kurfürstl. Hessische Grenze bei Gerstungen fortgesetzt werden soll, wenn die Fortführung der Bahn entweder über Rotenburg nach Kassel oder über Meiningen und Koburg nach Bamberg sicher gestellt sein wird, einer für den Bau und Betrieb dieser Eisenbahn in ihrer ganzen Ausdehnung zu errichtenden Aktien-Gesellschaft zu ertheilen.

### Artikel 2.

Von dem für das vorstehend bezeichnete Eisenbahn-Unternehmen vorläufig auf Neun Millionen Thaler bestimmten Aktien-Kapitale übernehmen die Hohen kontrahirenden Regierungen zusammen den vierten Theil mit zwei Millionen zweihundertfunfzigtausend Thaler, und zwar nach dem in abgerundeten Zahlen angenommenen Längenverhältnisse der in den einzelnen Gebieten gelegenen Bahnstrecken: die Königlich Preußische Regierung achthundertzehntausend Thaler, die Großherzogl. Sachsen-Weimar-Eisenachische Regierung neunhunderttausend Thaler und die Herzogl. Sachsen-Koburg und Gothaische Regierung fünfhundertvierzigtausend Thaler.

Diese Beträge sollen, nachdem die übrigen drei Viertheile des Aktien-Kapitals vollständig eingezahlt sein werden, nach Bedarf und nach Maaßgabe des obigen Beitragsverhältnisses in angemessenen Raten an die Gesellschaftskasse abgeführt werden.

Die über obige Beträge Seitens der Gesellschaft auszufertigenden Aktien sollen nicht in den Verkehr gebracht werden, sondern unveräußerlich sein, wenn nicht die drei Hohen Regierungen eine andere Vereinbarung treffen.

Sollte sich ein Mehrbedarf über den obigen Betrag von neun Millionen herausstellen, so ist dieser Mehrbedarf von der Aktien-Gesellschaft im Wege der Anleihe

aufzubringen, sofern die drei Hohen Regierungen nicht über dessen Deckung mittelst Erhöhung des Aktien-Kapitals sich einigen.

Artikel 3.

Zur Förderung des Unternehmens erklären die kontrahirenden Regierungen Sich bereit, für den Fall, daß nach Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Bahn von Halle bis Eisenach die aufkommenden Einnahmen eines Betriebsjahres, nach Abzug der laufenden Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten, sowie des zur Bildung eines Reservefonds nöthigen Betrages, nicht einen Reinertrag von 3 Prozent für das ganze Aktien-Kapital ergeben sollten, auf eine Dividende für das von ihnen übernommene ein Viertheil des Aktien-Kapitals so weit zu verzichten, als es nöthig ist, um für die übrigen drei Viertheile eine Dividende von 3 Prozent zu gewähren. Dieses Nachstehen des von den kontrahirenden Regierungen übernommenen ein Viertheils des Aktien-Kapitals soll jedoch nach Ablauf der ersten dreißig Betriebsjahre aufhören, und schon innerhalb dieses Zeitraums hinwegfallen, wenn nach den ersten zehn Betriebsjahren fünf Jahre hinter einander für das ganze Aktien-Kapital jährlich eine Dividende von 4 Prozent oder darüber aufkommt.

Artikel 4.

Mit Rücksicht auf die nach dem Obigen von den kontrahirenden Regierungen übernommene Betheiligung und Unterstützung sind dieselben nach Anhörung des engern Ausschusses, welcher von den Vertretern der für das Unternehmen bereits bestehenden Gesellschaft bestellt worden ist, übereingekommen, das Statut für die Aktien-Gesellschaft, welche in Erfurt ihren Sitz haben soll, in der Art festzustellen, wie solches in der Anlage enthalten ist.

Dieses Statut soll, nachdem die im Wege der Aktienzeichnung unterzubringenden sechs Millionen siebenhundertfunfzigtausend Thaler bereits gezeichnet und dabei die Vertreter der vorgedachten Gesellschaft zu den Verhandlungen mit den betheiligten Regierungen ermächtigt worden sind, dem oben bezeichneten engern Ausschusse zur Vollziehung vorgelegt und demnächst in Gemäßheit der darin festgesetzten transitorischen Bestimmungen sofort zur Ausführung gebracht werden.

Artikel 5.

In allen Fällen, in denen es nach dem vorerwähnten Statute auf eine, den drei kontrahirenden Regierungen gemeinschaftlich vorbehaltene Erklärung ankommt, wollen Dieselben, so weit nicht im gegenwärtigen Vertrage etwas Anderes bestimmt ist, diese Erklärung auf Grund eines nach Stimmenmehrheit unter Ihnen zu fassenden Beschlusses abgeben. Die Berathung hierüber soll durch Kommissare, zu denen auch die nach Inhalt des Statutes von den betheiligten Regierungen zu ernennenden Direktions-Mitglieder bestimmt werden können, gepflogen werden, und es soll die Eröffnung an die Gesellschaft demnächst von Seiten der Kommissare gemeinschaftlich erfolgen.

Artikel 6.

In Ansehung der in dem Statute den Hohen Regierungen vorbehaltenen Bestimmung des Vorsitzenden der Direktion und dessen Stellvertreters soll eine wiederkehrende Reihefolge in der Art eintreten, daß zuvörderst das von der Königl. Preußischen, sodann das von der Großherzogl. Sachsen-Weimar-Eisenachischen und hiernächst das von der Sachsen-Koburg und Gothaischen Regierung ernannte Direktions-Mitglied den Vorsitz führt, ein Wechsel aber nur bei dem Ausscheiden des vorsitzenden Mitgliedes Statt findet, und daß die Vertretung im Vorsitze demjenigen Mitgliede zusteht, auf welches nach Obigem bei dem nächsten Wechsel selbst der Vorsitz übergehen wird.

Artikel 7.

In Erwägung der Nothwendigkeit, die für das Unternehmen festzusetzenden allgemeinen Grundsätze und Anordnungen in den verschiedenen Gebieten im Wesentlichen in Uebereinstimmung zu bringen, sind die kontrahirenden Regierungen in Gemäßheit des Artikels 4 des Vertrages vom 20. Dezember 1841, die Herstellung einer Eisenbahn von Halle nach Kassel ꝛc. betreffend, übereingekommen, bei Ertheilung der Konzession allerseits, so weit nicht in dem ebengedachten, sowie in dem gegenwärtigen Vertrage besondere Bestimmungen und Maaßgaben vereinbart oder in dem Statute besondere Festsetzungen getroffen worden sind, die Vorschriften des Königl. Preußischen Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 zum Grunde zu legen, indem übrigens die Großherzogl. Sachsen-Weimar-Eisenachische, sowie die Herzoglich Sachsen-Koburg und Gothaische Regierung die nähere Bestimmung darüber sich vorbehalten, welche Behörden in ihrem Lande an die Stelle der in jenem Gesetze bezeichneten Behörden treten und zuständig sein sollen. Dabei hat man sich jedoch, abgesehen von den nach den obwaltenden Verhältnissen hier nicht weiter in Betracht kommenden Bestimmungen der §§. 1, 2, 3, 46 und 48 des ebengedachten Gesetzes, über folgende Punkte vereinigt.

Artikel 8
(zu §. 4 des Gesetzes).

Sämmtliche technische Vorarbeiten zur Feststellung der Bahnlinie und zur Ausführung der Bahn, der Bahnhofsanlagen und der Betriebseinrichtungen sind der Königlich Preußischen Regierung vorzulegen, welche Sich mit den beiden andern Hohen Regierungen darüber verständigen und die erfolgte Genehmigung der Gesellschaft eröffnen wird.

In Ansehung der auf der Bahn anzuwendenden Fahrzeuge, einschließlich der Dampfwagen, ist man dahin übereingekommen, daß die von der Königl. Preußischen Regierung zu veranlassende Prüfung genüge und eine Genehmigung Seitens der beiden andern Hohen Regierungen nicht erforderlich sei.

Artikel 9
(zu §. 5 des Gesetzes).

In Betreff der Anlage von Zweigbahnen bleibt einer jeden der Hohen Regierungen in Ihrem Lande die besondere Genehmigung vorbehalten.

Artikel 10
(zu §§. 8 bis 19 des Gesetzes).

An die Stelle dieser Bestimmungen treten für das Großherzogthum Sachsen-Weimar-Eisenach noch die Vorschriften des Gesetzes über die Verpflichtung zur Abtretung von Grundstücken und zur Aufgabe damit zusammenhängender Rechte bei der Anlage von Eisenbahnen vom 2. Februar 1842, und für das Herzogthum Sachsen-Gotha die Vorschriften des Gesetzes über die Verpflichtung zur Abtretung von Grundstücken und zur Aufgabe damit zusammenhängender Rechte bei Anlegung einer Eisenbahn vom 28. April 1842.

Artikel 11
(zu §. 21 des Gesetzes).

Ueber die Ausführung der hier vorbehaltenen Maaßregeln werden die kontrahirenden Regierungen, falls solche wider Erwarten nothwendig werden sollte, die nöthige Vereinbarung treffen.

Artikel 12
(zu §. 23 des Gesetzes).

In Betreff des zu erlassenden Bahnpolizei-Reglements behalten die kontrahirenden Regierungen Sich die gegenseitige Verständigung vor.

Artikel 13

(zu §§. 26 bis 35 des Gesetzes).

Die in den §§. 26 bis 35 enthaltenen Bestimmungen finden nur in so weit Anwendung, als nicht rücksichtlich dieser Bestimmungen in dem Statute abweichende Festsetzungen enthalten sind.

Rücksichtlich der Einrichtung des Transportbetriebes auf der Bahn durch andere Unternehmer als die Gesellschaft selbst, ist man übereingekommen, daß solche nur nach vorgängiger gegenseitiger Verständigung der kontrahirenden Regierungen Statt finden solle.

Artikel 14

(zu den §§. 36 und 37 des Gesetzes).

Die in den §§. 36 und 37 zum Vortheil der Post bestimmten Leistungen sollen sich, unbeschadet der Verabredungen im Artikel 10 des Vertrages vom 20. Dezember 1841, nur auf die Postverwaltung jeder der drei kontrahirenden Regierungen innerhalb des eigenen Gebiets beziehen. Da jedoch in dem Großherzogthum Sachsen-Weimar-Eisenach und in dem Herzogthum Sachsen-Gotha der Fürstlich Thurn- und Taxis'schen Postverwaltung die im vorgedachten §. 36 bezeichneten Vorrechte nicht zustehen und eine Entschädigung von derselben nicht in Anspruch zu nehmen ist, so behält sich die Großherzogl. Sachsen-Weimar-Eisenachische, sowie die Herzogl. Sachsen-Koburg und Gothaische Regierung die Bestimmung darüber vor, ob und in wie weit die fraglichen Leistungen der Fürstlich Thurn- und Taxis'schen Postverwaltung wirklich überwiesen oder für die Staatskasse in Anspruch genommen werden sollen.

Im Uebrigen soll eine besondere Entschädigung für die Postverwaltung der Gesellschaft nicht angesonnen werden; die Letztere bleibt jedoch in Ansehung der Beförderung der dem Postzwange unterliegenden Gegenstände den in jedem der betheiligten Staaten bestehenden Vorschriften unterworfen.

Artikel 15

(zu den §§. 38 und 39 des Gesetzes).

Die kontrahirenden Regierungen sind übereingekommen, daß außer der Abgabe, welche in Folge der für die Preußischen Eisenbahnen zu gewärtigenden allgemeinen Bestimmungen von dem Reinertrage des Unternehmens in seiner gesammten Ausdehnung, von Halle bis gegen die Kurfürstl. Hessische Grenze bei Gerstungen, wird erhoben werden, der Gesellschaft keine besondern Abgaben für die in den verschiedenen Gebieten belegenen Bahnstrecken, als: Gewerbesteuer-Konzessionsgeld und dergleichen, auferlegt werden sollen, jedoch vorbehaltlich der Entrichtung der Grundsteuer und anderer dinglichen Lasten, so weit solche nach der bestehenden Landesgesetzgebung von der Gesellschaft zu übernehmen sind.

Der Ertrag der Eingangs gedachten Abgabe soll ausschließlich zur Amortisation des in dem Unternehmen angelegten Aktien-Kapitals, so weit solches nicht nach Artikel 2 von den kontrahirenden Regierungen Selbst übernommen worden, verwendet werden, und zwar in der Art, daß aus dem aufkommenden Fonds Aktien nach dem Tageskourse angekauft werden und auch die auf die angekauften Aktien fallenden Dividenden diesem Fonds zufließen.

An dem Amortisationsfonds soll einer jeden der drei kontrahirenden Regierungen ein nach dem Längenverhältnisse (Artikel 2) der Bahnstrecken zu berechnender Antheil zustehen, dergestalt, daß, wenn dereinst die Amortisation zu Stande gebracht sein wird, die in jedem Gebiete belegene Bahnstrecke in das Eigenthum der Regierung übergeht.

Die Königl. Preußische Regierung wird die Erhebung der Abgabe und die Ver-

waltung des gemeinschaftlichen Amortisationsfonds übernehmen und die Resultate derselben von drei zu drei Jahren zur Kenntniß der beiden mitbetheiligten Regierungen bringen.

Artikel 16
(zu §. 40 des Gesetzes).

Nachdem die im Artikel 15 gedachte Amortisation vollendet sein wird, wollen die Hohen kontrahirenden Regierungen dem Unternehmen eine solche Einrichtung geben, daß der Ertrag desselben denjenigen Bedarf nicht übersteige, welcher zur Deckung der Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten, sowie zur angemessenen Verzinsung und Amortisation des von Ihnen hergegebenen Kapitals und der etwa vorhandenen Anleihen erforderlich ist.

Artikel 17
(zu §. 41 des Gesetzes).

Die kontrahirenden Regierungen sind darin einverstanden, daß der Ertrag der Abgabe, welche den mit der Gesellschaft konkurrirenden Transport-Unternehmern auferlegt werden möchte, zur Verstärkung des im Artikel 15 erwähnten Amortisationsfonds verwendet werden soll.

Artikel 18
(zu §. 42 des Gesetzes).

Falls der Ankauf der Bahn nach den Grundsätzen des §. 42 eingeleitet werden sollte, werden die kontrahirenden Regierungen darüber eine vorherige Verständigung eintreten lassen, wobei dann der von einer jeden Regierung zu übernehmende Antheil an der zu leistenden Entschädigung und an den etwaigen Schulden der Gesellschaft, sowie die Vertheilung des von dieser den Regierungen zu übereignenden Inventars und des Reservefonds festzustellen sein wird. Für diesen Fall werden die kontrahirenden Regierungen die zur zweckmäßigen Benutzung der Bahn zu treffenden Einrichtungen vereinbaren.

Artikel 19
(zu §. 49 des Gesetzes).

In Betreff der etwa anwendbar zu erklärenden Modifikationen der Bestimmungen des Gesetzes vom 3. November 1838 bleibt die vorgängige Verständigung unter den kontrahirenden Regierungen vorbehalten.

Artikel 20.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, mit allen Anträgen, welche das Unternehmen in seiner Gesammtheit angehen, sich zunächst an die von der Königl. Preußischen Regierung ihr dazu benannte Behörde zu wenden.

Die Königl. Preußische Regierung wird sich über dergleichen Anträge, sowie überhaupt über alle, das Unternehmen in seiner Gesammtheit betreffende Angelegenheiten mit den beiden andern Hohen Regierungen benehmen und, sofern nicht von den im Artikel 5 bezeichneten Fällen die Rede ist, nach dem Ergebnisse der Verhandlungen den erforderlichen Bescheid ergehen lassen, auch mit denjenigen Anordnungen, worüber die kontrahirenden Regierungen einverstanden sind, vorangehen, worauf sodann nach erfolgter Mittheilung die beiden mitbetheiligten Regierungen gleichmäßige Verfügungen erlassen werden.

Artikel 21.

Gegenwärtiger Vertrag soll zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt und die Auswechselung der darüber auszufertigenden Ratifikations-Urkunden sobald als möglich, spätestens aber binnen acht Wochen, bewirkt werden.

Zu Urkund dessen ist derselbe von den gegenseitigen Bevollmächtigten vollzogen und besiegelt worden.

So geschehen Berlin, den 19. April 1844.

gez. Adolf v. Pommer-Esche. Karl Thon.
(L. S.) (L. S.)
Otto Wilhelm Karl v. Röder.
(L. S.)

Zugleich mit diesem Staatsvertrage wurde das Statut der Gesellschaft, dessen wesentlicher Inhalt folgender ist, festgesetzt:

Die Eisenbahn soll, sich an die Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahn unmittelbar anschließend, von Halle in der Richtung auf Merseburg, Weißenfels, Naumburg, Weimar, Erfurt, Gotha bis Eisenach geführt und demnächst weiter bis gegen die Kurfürstl. Hessische Grenze bei Gerstungen fortgesetzt werden, wenn die Fortführung der Bahn entweder über Rotenburg nach Kassel oder über Meiningen und Koburg nach Bamberg sicher gestellt sein wird. Die Festsetzung der Bahnlinie und des Bauprojekts bleibt der Königl. Preußischen oder der Großherzogl. Sachsen-Weimar-Eisenachischen und der Herzogl. Sachsen-Koburg und Gothaischen Regierung vorbehalten. Die auf Veranlassung der drei Hohen Regierungen gefertigten technischen Vorarbeiten sind von der Gesellschaft gegen Erstattung der aufgewendeten Kosten zu übernehmen. — Die Gesellschaft hat außer den im gegenwärtigen Statute enthaltenen Bestimmungen auch die Bestimmungen des Vertrages zwischen Preußen, Kurhessen, Sachsen-Weimar-Eisenach und Sachsen-Koburg und Gotha, die Herstellung einer Eisenbahn von Halle nach Kassel u. s. w. betreffend, vom 20. Dezember 1841, so wie die des Vertrages zwischen Preußen, Sachsen-Weimar-Eisenach und Sachsen-Koburg und Gotha, die Ausführung der Thüringischen Eisenbahn betreffend, vom 19. April 1844, als sie bindende Vorschriften anzuerkennen. — Mit Zustimmung der drei betheiligten Regierungen kann die Gesellschaft das Unternehmen sowohl auf Anlage von Zweigbahnen, als auch auf die oben gedachte Fortführung der Bahn nach Bamberg ausdehnen. — Der Tarif, sowohl für die Güter- als für die Personenbeförderung, so wie der Tarif für das Bahngeld, ingleichen jede Abänderung dieser Tarife, bedarf der Genehmigung der drei Hohen Regierungen. Auch steht denselben nicht nur die Genehmigung, sondern, um das nothwendige Ineinandergreifen mit den Fahrten auf andern Bahnen zu sichern, auch die Abänderung der Fahrpläne zu. — Die Gesellschaft hat ihr Domizil in Erfurt und ihren ordentlichen Gerichtsstand bei dem dortigen Königlichen Land- und Stadtgerichte, jedoch unbeschadet des besonderen Gerichtsstandes, welchen dieselbe vor andern Königl. Preußischen, Großherzogl. Sachsen-Weimar-Eisenachischen und Herzogl. Sachsen-Koburg und Gothaischen Gerichtsstellen nach der bestehenden Landesgesetzgebung anzuerkennen hat.

Das Aktien-Kapital ist vorläufig auf 9 Millionen Thaler bestimmt, wovon die kontrahirenden drei Regierungen den vierten Theil mit 2,500000 Thlr., zahlbar nach Bedarf, wenn zuvor das Privat-Aktien-Kapital vollständig eingezahlt worden ist, nach dem in abgerundeten Zahlen angenommenen Längen-

verhältnisse der in den einzelnen Gebieten gelegenen Bahnstrecken (Preußen 810000 Thlr., Weimar 900000 Thlr. und Koburg-Gotha 540000 Thlr.) übernehmen. Die Einzahlungs-Quoten (auch die von den Regierungen geleisteten) werden während der Bauzeit mit 4 Prozent durch Abrechnung verzinst, und zwar aus dem Baufonds, so weit nicht etwa die Zinsen aus dem während der Bauzeit durch den Betrieb aufkommenden Ertrag gedeckt werden. Diese Verzinsung hört mit dem Schlusse des ersten Jahres der Eröffnung der ganzen Bahn von Halle bis Eisenach auf, und von da ab wird der Reinertrag (Reservefonds ½ Prozent des Aktien-Kapitals vom Brutto-Ertrage) jährlich als Dividende vertheilt. Hierbei verzichten die Regierungen, wenn der Reinertrag eines Jahres sich nicht auf 3 Prozent für das ganze Aktien-Kapital belaufen sollte, für die ersten 30 Betriebsjahre auf die Dividende für die Staats-Aktien, in so weit es nöthig ist, um für die Privat-Aktien eine Dividende von 3 Prozent zu gewähren. Im Uebrigen sollen diese Staats-Aktien nicht in den Verkehr gebracht werden, sondern unveräußerlich sein, „wenn nicht die Regierungen eine andere Vereinbarung treffen.“ Für den Fall des Mehrbedarfs an Kapital hat die Aktien-Gesellschaft diesen im Wege der Anleihe aufzubringen. Eine eigenthümliche Bestimmung des Statuts ist die im §. 15, daß die ursprünglichen Aktienzeichner für den vollen Nominalbetrag ihrer Aktien verhaftet sind und sich von dieser Verpflichtung durch Uebertragung ihrer Rechte an Andere nicht befreien können, wobei jedoch dem Verwaltungsrathe der Gesellschaft vorbehalten wird, sobald vierzig Prozent eingezahlt sind, auf den Antrag der Direktion die Freilassung Jener von der fernern Verhaftung zu beschließen. An den General-Versammlungen, welche abwechselnd in Halle, Merseburg, Weißenfels, Naumburg, Apolda, Weimar, Erfurt, Gotha und Eisenach gehalten werden sollen, können nur solche Aktionäre Theil nehmen, die mindestens 5 Aktien besitzen. In diesen Versammlungen steht den Regierungen ein Viertel der gesammten Stimmen (je 10 Aktien geben 1 Stimme) zu, und davon Preußen $\frac{9}{25}$, Weimar $\frac{10}{25}$, Gotha $\frac{6}{25}$.

Der Verwaltungsrath besteht aus zwölf Aktionären, von denen keiner über zwei Meilen von der Bahn entfernt wohnen darf; sie haben nicht das Recht der Selbstergänzung, sondern der Ersatz von Mitgliedern, die vor Ablauf ihrer statutenmäßigen Amtsdauer ausscheiden, erfolgt aus denjenigen Personen, welche bei der letztvergangenen Wahl die meisten Stimmen nach den wirklich eingetretenen Mitgliedern gehabt haben, nach der Reihenfolge der Stimmenzahl. Die Direktion hat sieben Mitglieder, drei von den Regierungen ernannte und vier vom Verwaltungsrath aus den in Erfurt, Weimar und Gotha wohnenden Aktionären gewählte; die zuerst gewählten bleiben im Amte bis zur Beendigung des ganzen Baues.

Die Beamten der Gesellschaft werden auf Grund des Etats von der Direktion unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen angestellt, jedoch bleibt den drei Regierungen die Bestätigung:

1) der höheren technischen Beamten, einschließlich der Sektions-Ingenieure,

2) des ersten Administrationsbeamten und seines etwaigen Substituten,

3) des ersten Kassenbeamten,

vorbehalten, und zwar hinsichtlich der unter 1) und 2) gedachten Beamten mit der Maaßgabe, daß es den drei Regierungen freisteht, die von der Direktion hierzu vorgeschlagenen Personen, ohne Angabe von Gründen, zu verwerfen und Ihrerseits in einem solchen Falle diese Beamten zu bestimmen. Sowohl die Besoldung der drei zu 1), 2) und 3) gedachten Beamten, als die sonstigen Verhältnisse derselben und die Bedingungen ihrer Entlassung sind unter Genehmigung der Regierungen festzusetzen.

Aus den dem Statut angefügten transitorischen Bestimmungen ersah man noch, daß die erste General-Versammlung vier Wochen nach dem ersten Einzahlungstermine Statt finden und daß die Vertheilung der von den vorhandenen 67500 noch zu vergebenden 16250 Stück Privat-Aktien, weil bei der dazu eröffneten Zeichnung eine so hohe Summe angemeldet worden war, daß eine Vertheilung pro rata nicht anwendbar war, in der Weise eintreten sollte, daß die Zeichner von 1—5 Aktien eine Aktie, von 6—10 zwei, und mehr als 10 drei Aktien erhielten. Die hierbei noch übrig bleibenden Aktien sollten zum Besten der Gesellschaft veräußert werden.

In Bezug hierauf wurde von dem provisorischen Ausschuß die erste Einzahlung von 10 Prozent in der Zeit vom 23. bis 29. Juni eingefordert und die erste General-Versammlung der Aktionäre am 3. August 1844 in Erfurt gehalten. In dieser wurde der Verwaltungsrath konstituirt und die Direktions-Mitglieder unter dem Vor- und Beisitze der Kommissarien der drei Staats-Regierungen gewählt.

Die erste Versammlung der Direktions-Mitglieder fand am 5. desselben Monats Statt, und deren Sitzungen erfolgen nunmehr wöchentlich einmal, des Mittwochs.

Staats-Kommissarien sind: von Seiten Preußens der Kammerherr Graf v. Keller, von Seiten Sachsen-Weimars der Major Dr. Batsch, von Seiten Sachsen-Koburg und Gotha's der Regierungs- und Ober-Steuerrath Arzberger.

Die für das Büreau und die Kasse erforderlichen Beamten, so wie die Techniker, sind engagirt. Hinsichtlich der erstern hat man sich, besonders in Betreff der Zahl der Anzustellenden, die größte Sparsamkeit zur Pflicht gestellt.

Unterm 20. August 1844 erfolgte die Allerhöchste Konzessions- und Bestätigungs-Urkunde, welche, wie folgt, lautet:

„Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen ꝛc. ꝛc. Nachdem für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Halle in der Richtung auf Merseburg, Weißenfels, Naumburg, Weimar, Erfurt, Gotha nach Eisenach und von dort weiter bis gegen die Kurfürstl. Hessische Grenze bei Gerstungen, unter der Benennung: „Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft" eine Aktien-Gesellschaft mit einem vorläufig auf Neun Millionen Thaler festgesetzten Grund-Kapitale gebildet worden ist, wollen Wir, mit Rücksicht auf den am 20. Dezember 1841 mit der Kurfürstlich Hessischen, der Großherzoglich Sachsen-Weimar-Eisenachischen und der Herzoglich Sachsen-Koburg und Gothaischen Regierung abgeschlossenen Vertrag, die

Herstellung einer Eisenbahn von Halle nach Kassel u. s. w. betreffend, so wie auf den hiernächst am 19. April 1844 mit der Großherzogl. Sachsen-Weimar-Eisenachischen und der Herzogl. Sachsen-Koburg und Gothaischen Regierung vereinbarten ferneren Vertrag, die Ausführung der Thüringischen Eisenbahn betreffend, zur Anlage des in Unserm Gebiete gelegenen Theils der Eingangs bezeichneten Eisenbahn hierdurch Unsere landesherrliche Zustimmung ertheilen, auch die obengedachte Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft als eine Aktien-Gesellschaft nach den Bestimmungen des Gesetzes über die Aktien-Gesellschaften vom 9. November 1843 hiermit bestätigen, und das Statut dieser Gesellschaft, wie solches nach Inhalt der Anlage festgestellt und von dem Verwaltungsrathe, sowie von der Direktion der Gesellschaft unterm 3. und 5. August 1844 vollzogen worden ist, in allen Punkten genehmigen. Zugleich bestimmen Wir, daß, so weit nicht in dem obenerwähnten Statute besondere Festsetzungen getroffen worden, die in dem Gesetze über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 ergangenen allgemeinen Vorschriften, namentlich diejenigen über die Expropriation, nebst den besondern Bestimmungen und Maaßgaben, welche in den obengedachten Staatsverträgen vom 20. Dezember 1841 und vom 19. April 1844 enthalten sind, auf die vorbezeichnete Eisenbahn-Unternehmung Anwendung finden sollen.

Die gegenwärtige Konzessions- und Bestätigungs-Urkunde soll nebst dem bestätigten Statute und den mehrgedachten Staatsverträgen vom 20. Dezember 1841 und vom 19. April 1844 durch die Gesetzsammlung bekannt gemacht werden.

Gegeben Erdmannsdorf, den 20. August 1844.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Flottwell."

An der Saale haben seitdem die Brückenbauten begonnen; im Großherzogthum Weimar und im Herzogthum Gotha sind Bauwerke im Angriff. Die Expropriation schreitet vor und es steht zu erwarten, daß die Erdarbeiten in der allernächsten Zeit in großer Ausdehnung betrieben werden.

b. Richtung und Länge der Bahn, Bahnhöfe.

Die Bahn nimmt ihren Anfang unmittelbar an dem Bahnhofe der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn bei Halle, und zwar in der Art, daß die Züge von Bahn zu Bahn übergehen können. In einer Entfernung von 2 Meilen wird Merseburg — mit 11000 Einwohnern, Sitz der Provinzial-Regierung, mit Militär — dicht auf der linken Seite von der Bahn berührt. Wegen des Reichthums der Gegend und der Bevölkerung ist zu Großkorbetha, eine Meile von Merseburg, ein Anhaltepunkt gesetzt worden. Weißenfels, 2½ Meilen von Merseburg, mit 9500 Einwohnern und einem Bataillon Militär, vermittelt den Zutritt von Zeitz und zum Theil von Leipzig. Bei Naumburg, 2 Meilen von Weißenfels, mit 13000 Einwohnern, dem Oberlandesgerichte, Militär rc., tritt der Zufluß von Freiburg und zum Theil von Kölleda hinzu. In Kösen, 1 Meile von Naumburg, ist ein Anhaltepunkt gewählt worden, welcher, hingesehen auf das Bad und die höchst romantische Gegend, nicht daran zweifeln läßt, daß der Bahn durch denselben bedeutende Vortheile erwachsen. Der nächste Anhaltepunkt hieran findet sich zu Stadtsulza, nahe der Saline Sulza, in der Entfernung einer Meile von Kösen. Die gedrängte Bevölkerung stellt auch hier eine bedeutende Be-

nutzung der Bahn in Aussicht. Apolda, mit 5000 Einwohnern und bedeutenden Fabriken, 1½ Meile von Sulza, vermittelt den Anschluß von Jena und Umgegend. Weimar, 2 Meilen von Apolda, mit 12000 Einwohnern, die Haupt- und Residenzstadt des Großherzogthums Sachsen-Weimar-Eisenach, Sitz der Oberbehörden für das gesammte Großherzogthum, vermittelt den Zutritt der Bahn von Rudolstadt her, so wie zum Theil von Jena und Kölleda. Vieselbach, 1½ Meile von Weimar, wird, aus Rücksicht auf die sehr reiche Umgegend, einen Anhaltepunkt erhalten. Erfurt, 1½ Meile von Vieselbach, mit 30000 Einwohnern (die bedeutendste Stadt auf der Linie, da Halle nur 28000 Einwohner zählt) und bedeutendem Militär, ist Sitz der Regierung. Neudietendorf, Herrnhuther Kolonie, 1½ Meile von Erfurt, ist zum Anhaltepunkt ausersehen, um die sehr bevölkerte Umgegend, namentlich auch von Arnstadt her, zuzuführen. Gotha, mit 12000 Einwohnern, ist Sitz der Landes-Regierung, 2 Meilen von Neudietendorf entfernt, und vermittelt den Anschluß von Langensalza, Mühlhausen, Suhl ꝛc. her. Der Anhaltepunkt Mechterstedt, 2 Meilen von Gotha, bringt Ruhla und die reiche Umgegend zur Bahn; Eisenach, mit seiner Wartburg, ist 1½ Meile von da entfernt. Gerstungen, 2½ Meile von Eisenach, ist der Punkt, von dem eine Bahn über Marksuhl, Meiningen, Hildburghausen, Koburg nach Bamberg projektirt, eine andere nach Kurhessen bereits gesichert ist. Die letztere wird sich verzweigen, um über Kassel zu der Köln-Mindener Bahn, dann aber auch, um nach Frankfurt a. M. zu führen. Durch die Köln-Mindener Bahn wird die Verbindung mit diesen Städten, mit Elberfeld, Bremen, Hannover und vielleicht Münster und Emden, so wie mit Holland vermittelt.

Die Länge der Bahn in dieser Richtung beträgt 24,95 Meilen.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

Das Anlagekapital ist vorläufig auf 9 Millionen Thaler bestimmt; die Durchschnittskosten einer Meile stellen sich daher auf etwa 360720 Thlr.

d. Beschaffenheit des Terrains, Steigungs- und Krümmungs-Verhältnisse.

Das Terrain ist im Ganzen bergiger Natur, da auf der einen Seite der Harz, auf der andern der Thüringer Wald steile Höhenrücken aussenden. Man würde daher auch nur eine Bahn mit sehr mittelmäßigen Steigungen haben erzielen können, wenn nicht einige Flußthäler eine für das Unternehmen in aller Weise günstige Richtung hätten. Hierdurch bestimmte sich die Linie in folgender Weise: Von dem hochgelegenen Bahnhofe der Magdeburg-Leipziger Bahn zu Halle mußte man mit einem Gefäll von $\frac{1}{200}$ in das vereinigte Thal der, von Leipzig kommenden, Elster und der Saale gehen, wenn man nicht die Arbeiten unendlich vermehren wollte. Von hier ab hatte man die Wahl, stets im Saalthale zu bleiben oder bei Schkopau wieder herauszustreichen, um ein bis Großkorbetha günstiges Terrain zu erreichen. Höchst schwierige Wasserverhältnisse und dadurch nöthig werdende großartige Brückenbauten im ersteren Fall veranlaßten die Wahl der zweiten Linie, bei welcher zwischen Schkopau und Ammendorf zwei Strombrücken über Elster und Saale und

drei Fluthbrücken nöthig werden. Die Ersteigung des Plateau's veranlaßt die Steigung von $\frac{1}{200}$. Bis Großkorbetha bieten sich nur geringe Schwierigkeiten dar; nur bedingt die Ueberschreitung des sogenannten Gotthardteiches bei Merseburg einen nicht unbedeutenden Brückenbau. Hinter Großkorbetha muß man wegen der ansteigenden Höhen in das von jetzt ab sehr gekrümmte und gar oft mit hohen Felswänden begrenzte Saalthal heruntersteigen, dabei mittelst eines Viadukts durch das Dorf Schkortleben gehen, um fortan hart an der Saale neben 50 bis 60 Fuß hohen steilen Felswänden nach Weißenfels zu gelangen, wo dem Bahnhofe eine solche Lage gegeben werden wird, daß er jeder Ausdehnung fähig ist. Von hier aus muß die Saale zum zweiten Male vermittelst zweier steinernen und einer eisernen Brücke überschritten werden; auch war nicht zu vermeiden, daß mehrere Wege über und unter der Bahn weggeführt werden mußten. Das Saalthal ist, wie bereits erwähnt wurde, sehr gekrümmt und von schroffen Abhängen begrenzt. Gleich hinter Weißenfels macht sich die Durchschneidung eines solchen nöthig, worauf man dann in günstigerem Terrain fortläuft, jedoch ein Mal in der Saale eine Futtermauer und eine eben solche gegen die Bergwand bauen muß. Bevor man nach Naumburg gelangt, muß noch zwei Mal die vereinigte Saale und Unstrut überbrückt werden; von Kösen ab muß dies noch fünf Mal mit sechs Brücken geschehen. Das Thal wird so wild, daß die Anlegung einer Bahn im ersten Augenblick kaum thunlich erschien, weil die Saale, die unersteigbaren, über 120 Fuß hohen Felswände und die in dem Thale liegenden Dörfer zu vermeiden waren. Dennoch ist dies in so weit gelungen, daß man nur zwei Dörfer berührt, in denen einige Häuser verloren gehen, und daß man der Länge nach 130 Ruthen in die Saale einbaut. An der preußischen Grenze gegen das Großherzogthum Weimar mündet die Ilm in die Saale, wodurch die Weiterführung der Bahn möglich wird. Das Thal der Ilm ist jedoch eng und sehr gekrümmt, von bedeutenden schroffen Höhen begrenzt und mit Gebäuden besetzt. Hierdurch rechtfertigt es sich, daß die Linie durch die Saline und durch das Dorf Sulza gelegt ist; eine Veränderung derselben hätte Tunnel und dergleichen zur nothwendigen Folge. Von Weimar aus nimmt die Ilm eine zu abweichende Richtung, als daß es möglich wäre, sie weiter zu verfolgen. Man mußte daher aus dem Thale heraus- und die Wasserscheide zwischen Ilm und Gera übersteigen. Um dies ohne Tunnel zu ermöglichen, war man schon am Eingange in das Ilmthal genöthigt, die Steigung zu beginnen und sich an den obern Rand des Thales zu legen, ein Umstand, durch welchen übrigens, hingesehen auf die Windungen des Ilmthales, die Schwierigkeiten keineswegs vermehrt wurden. Dabei ist es nur noch zweifelhaft, ob man sich an den rechten oder linken Abhang des Thales legt; jedoch ist das Letztere wahrscheinlicher, weil man bei dieser Linie die Stadt Apolda erreichen kann. Die endliche Bestimmung hängt von dem Ergebniß der obschwebenden Untersuchungen ab. Die Nothwendigkeit, die unfern Weimar gelegene Wasserscheide zwischen Ilm und Gera zu übersteigen, behinderte, daß man sich dieser Residenzstadt so zu nähern vermochte, als es im Wunsche lag. Nach dem Uebergange über den Bergrücken mit einem 60 Fuß tiefen

Einschnitte, meist in Felsen, muß sich die Bahn wieder nach dem tief gelegenen Erfurt senken, wozu man im Ganzen günstiges Terrain hat, obgleich hin und wieder tief eingeschnittene Querthäler die Anlegung kleinerer Viadukte und bedeutender Dämme erfordern. Das Terrain im Fürstenthum Weimar bedingt mannigfach die anzulegenden Bauwerke; wie denn schon im Eingange erwähnt wurde, daß zwei Gradirwerke zu durchbauen und Kunstgestänge und Mühlgräben zu überbrücken sind; wie es denn weiter von der Erwählung der Linie auf dem linken oder rechten Ilmufer abhängt, ob 6 bedeutende Ilmübergänge oder deren nur 2, statt der übrigen aber ein 50 Fuß hoher und 80 Ruthen langer Viadukt erbaut werden müssen; wie endlich eine größere Anzahl von Wege-Ueber- und Unterführungen, jenseits des Bahnhofes bei Weimar ein Viadukt und ein Aquadukt, letzterer um einen Mühlgraben über die Bahn zu führen, nöthig werden. Um nach Erfurt zu gelangen, ist nochmals die Durchschüttung eines bedeutenden Thales und die Durchbrechung eines Bergrückens erforderlich, worauf sich dann die Bahn nach der Stadt heruntersenkt und in das Gerathal eintritt. Wegen der Festung sind zwei Linien bearbeitet worden, unter denen die definitive Wahl noch nicht getroffen ist. Gotha liegt bedeutend höher als Erfurt; hinter jener Stadt zieht sich die Hauptwasserscheide zwischen Elbe und Weser hin, welche nothwendig überschritten werden mußte. Die Thäler der Gera, der in dieselbe fließenden Apfelstedt und des Rothgrabens machen es möglich, auch hier die Bahn ohne Anwendung außergewöhnlicher Hülfsmittel zu legen, wobei aber freilich 3 Ueberbrückungen der Gera, 2 der Apfelstedt und 5 des unbedeutenden Rothgrabens nicht zu vermeiden waren. Der sehr gewundene Lauf der Thäler bedingte zum Theil Einschnitte von 50 Fuß Tiefe und Dämme von 16—30 Fuß Höhe. Bei Gotha selbst wird ein bedeutender Viadukt dicht am Bahnhofe nöthig und auf der Wasserscheide muß man unter dem nach Gotha führenden Kanal hinweg gehen. Bei dem Dorfe Fröttstedt erreicht man endlich das Hörselthal, welches bis zur Einmündung in das Werrathal verfolgt werden kann, wobei man aber den Fluß elf Mal und noch öfter die Mühlgräben überschreiten muß. Letztere werden zuweilen mittelst Durchstiche regulirt, was auch in nicht unbedeutendem Maaßstabe bei der Gera und der Saale der Fall sein wird. Der Eingang in das Werrathal bietet große Schwierigkeiten dar; die über die Werra zu erbauende Brücke muß in eine Kurve gelegt werden. Da die Wasserscheide zwischen Werra und Fulda den besten Uebergangspunkt bei dem Dorfe Hönebach darbietet, mußte man sich den Fluß aufwärts wenden und denselben noch zwei Mal überbrücken, um endlich nach Gerstungen zu gelangen. Die beiden zu übersteigenden Wasserscheiden bei Gotha und Weimar, dann die bei Hönebach und zuletzt der Niedergang in das Saalthal von Halle aus waren diejenigen Punkte, welche, im Ganzen genommen, das Gefälle bestimmten. Mehrfache Untersuchungen haben es möglich gemacht, überall das Verhältniß von $\frac{1}{200}$ als Maximum der Steigung festzuhalten; es war dabei jedoch nicht zu vermeiden, daß dasselbe auf längeren Strecken vorkam. Von Gerstungen aus senkt man sich in günstigen Verhältnissen in das Werrathal, kann so bis Eisenach fortgehen, muß dann aber schon meistens das $\frac{1}{200}$ einhalten, um die

Wasserscheide bei Gotha zu überschreiten. Hierauf fällt man ununterbrochen bis Erfurt, meistens mit $\frac{1}{200}$, jedoch öfters mit besseren Verhältnissen. Von Erfurt aus ist wieder die Bergkette bei Weimar zu überschreiten; dieselbe bedingt wiederum anhaltendes Steigen, wobei $\frac{1}{200}$ vorherrscht. Sodann aber ist ein Gefäll bis in das Saalthal hinein, in welchem überall gute Verhältnisse vorliegen, da nur auf kurzen Strecken, bei dem Herausgehen aus dem Thale und bei Brückenanrampungen, das $\frac{1}{200}$ angewendet ist. Um kurz zu sein, von Gerstungen bis Halle hat man fünf Meilen angestrengte und zwanzig Meilen leichte Arbeit für die Lokomotive; von Halle nach Gerstungen dagegen $5\frac{1}{4}$ Meilen angestrengte und $19\frac{1}{4}$ Meilen leichte Arbeit. —

Die Kurven sind, mit geringen Ausnahmen, mit Radien von 300 Ruthen beschrieben, und nur einige wenige kommen vor, die 200 und 250 Ruthen Radius haben. Hierunter ist man bei Legung der Linie nie gegangen, und man hat überdies stets zwischen je zwei Kurven eine gerade Linie gelegt, um Kontrekurven ganz zu vermeiden.

---

Nachdem wir nun in dem Vorstehenden die verschiedenen Verhältnisse der einzelnen Eisenbahnen des Preußischen Staats mitgetheilt haben, lassen wir noch zum Schlusse nachstehende Zusammenstellung des ganzen Preußischen Eisenbahnnetzes folgen.

| № | Namen der Eisenbahn. | Eisenbahnen, welche dem Verkehre eröffnet sind. Länge. Meilen. | Anlage- und Einrichtungs-Kapital. Thaler. | Durchschnittskosten einer Meile. Thaler. |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Berlin-Hamburg | — | — | — |
| 2 | Berlin-Stralsund | — | — | — |
| 3 | Berlin-Stettin | 17,8 | 3,693504 | 206919 |
| 4 | Stettin-Stargard | — | — | — |
| 5 | Berlin-Königsberg | — | — | — |
| 6 | Berlin-Frankfurt | 10,75 | 2,676690 | 248995 |
| 7 | Niederschlesisch-Märkische | — | — | — |
| 8 | Niederschlesische Zweigbahn | — | — | — |
| 9 | Glogau-Posen | — | — | — |
| 10 | Liegnitz-Glogau | — | — | — |
| 11 | Oberschlesische | 10,75 | 1,800000 | 167442 |
| 12 | Krakau-Oberschlesische | — | — | — |
| 13 | Kosel-Oderberg | — | — | — |
| 14 | Brieg-Neisse | — | — | — |
| 15 | Breslau-Schweidnitz-Freiburg | 8,62 | 1,900000 | 220300 |
| 16 | Liegnitz-Frankenstein | — | — | — |
| 17 | Frankenstein-Natibor | — | — | — |
| 18 | Guben-Riesa | — | — | — |
| 19 | Kottbusser Pferdebahn | — | — | — |
| 20 | Berlin-Anhalt | 20,25 | 4,697345 | 234860 |
| 21 | Jüterbogk-Riesa | — | — | — |
| 22 | Berlin-Potsdam | 3,5 | 1,407155 | 400000 |
| 23 | Potsdam-Magdeburg | — | — | — |
| 24 | Magdeburg-Leipzig | 15,75 | 4,100000 | 288730 |
| 25 | Magdeburg-Halberstadt | 7,8 | 1,560771 | 200000 |
| 26 | Thüringische | — | — | — |
| 27 | Weser-Rhein | — | — | — |
| 28 | Dortmund-Elberfeld | — | — | — |
| 29 | Elberfeld-Düsseldorf | 3,52 | 2,546509 | 713310 |
| 30 | Vohwinkel-Steele | — | — | — |
| 31 | Kohlen-Eisenbahnen a. d. Ruhr | 7,02 | 702000 | 100000 |
| 32 | Elberfeld-Köln | — | — | — |
| 33 | Barmen-Lennep-Köln | — | — | — |
| 34 | Vohwinkel-Solingen-Lennep | — | — | — |
| 35 | Hamm-Münster | — | — | — |
| 36 | Dortmund-Münster | — | — | — |
| 37 | Münster-Unterems | — | — | — |
| 38 | Oberhausen-Holländische Grenze | — | — | — |
| 39 | Düsseldorf-Sittard | — | — | — |
| 40 | Ruhrort-Krefeld-Kreis Gladbach | — | — | — |
| 41 | Köln-Krefeld | — | — | — |
| 42 | Düsseldorf-Aachen | — | — | — |
| 43 | Aachen-Ruremond | — | — | — |
| 44 | Rheinische | 11,6 | 9,500000 | 811044 |
| 45 | Aachen-Mastricht | — | — | — |
| 46 | Köln-Bonn | 3,9 | 967166 | 248469 |
| 47 | Bonn-Koblenz | — | — | — |
| 48 | Saarbrücken-Berbach | — | — | — |
| | Zusammen | 121,25 | 35,551143 | 293213 |

| Eisenbahnen, welche im Bau begriffen sind. | | | Eisenbahnen, deren Bau gesichert ist. | | | Eisenbahnen, welche ernstlich projektirt sind. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Länge. | Veranschlagtes Anlage-Kapital. | Durchschnittskosten einer Meile. | Länge. | Veranschlagtes Anlage-Kapital. | Durchschnittskosten einer Meile. | Länge. | Veranschlagtes Anlage-Kapital. | Durchschnittskosten einer Meile. |
| Meilen. | Thaler. | Thaler. | Meilen. | Thaler. | Thaler. | Meilen. | Thaler. | Thaler. |
| 36 | 8,000000 | 222200 | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | 33 | 5,767500 | 174780 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 5 | 1,100000 | 220000 | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | 85 | 22,000000 | 258820 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 40,8 | 10,000000 | 245900 | — | — | — | — | — | — |
| 9 | 1,350000 | 150000 | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | 14 | 2,400000 | 171430 | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | 7,5 | 1,500000 | 200000 |
| 16 | 2,400000 | 150000 | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | 8 | 1,500000 | 187000 | — | — | — |
| 7 | 1,169500 | 165300 | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | 5,5 | 1,100000 | 200000 | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | 11 | ? | ? |
| — | — | — | — | — | — | 17 | ? | ? |
| — | — | — | — | — | — | 20 | ? | ? |
| — | — | — | — | — | — | 4 | ? | ? |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | 13 | ? | ? |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | 18,5 | 4,000000 | 216200 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | 25 | 9,000000 | 360720 | — | — | — |
| 37 | 12,000000 | 324320 | — | — | — | — | — | — |
| 8 | 4,000000 | 500000 | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 4 | 1,100000 | 275000 | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | 6 | 2,600000 | 433330 |
| — | — | — | — | — | — | 7,25 | ? | ? |
| — | — | — | — | — | — | 2,75 | 320000 | 120000 |
| — | — | — | 4,5 | 1,300000 | 288890 | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | 7 | 1,000000 | 141000 |
| — | — | — | — | — | — | 5 | 600000 | 140000 |
| — | — | — | — | — | — | 7,3 | 1,900500 | 260000 |
| — | — | — | — | — | — | 8 | 1,500000 | 187500 |
| — | — | — | — | — | — | 6 | 859000 | 143160 |
| — | — | — | — | — | — | 10 | 2,400000 | 240000 |
| — | — | — | — | — | — | 10 | ? | ? |
| — | — | — | — | — | — | 7,5 | 1,100000 | 134000 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | 1 | 412900 | 412900 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | 8 | 4,000000 | 500000 |
| — | — | — | — | — | — | 3,5 | 1,800000 | 514300 |
| 162,28 | 41,119500 | 252590 | 57 | 15,300000 | 268400 | 300,8 | ? | ? |
| Das veranschlagte Baukapital ist bekannt von | | | | | | 218,8 | 52,159900 | 238390 |